Н.П.Каманин

ЛЕТЧИКИ И КОСМОНАВТЫ

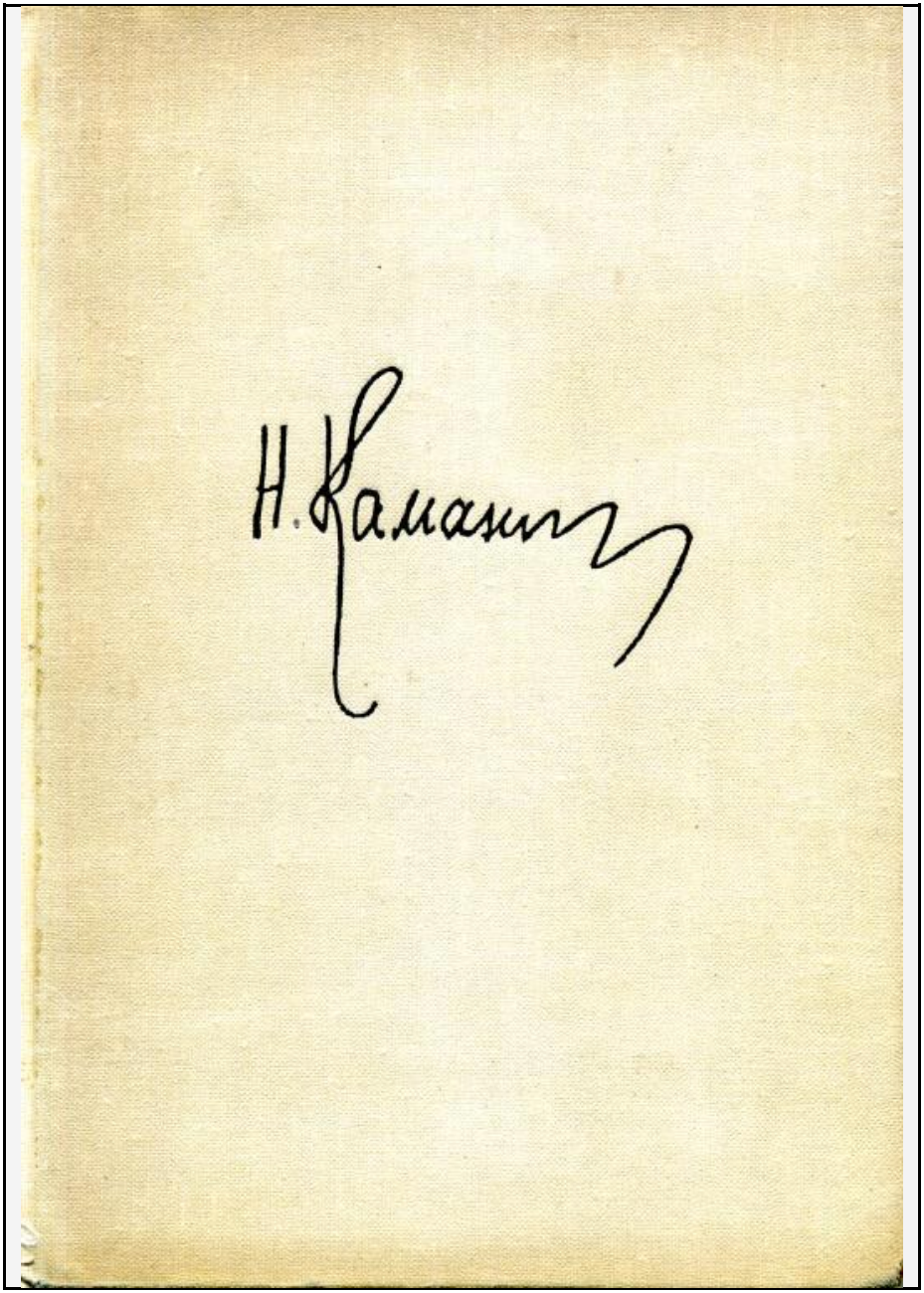
SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Имя автора этой книги широко известно не только в нашей стране, но и за рубежом. Он — один из семерки летчиков, спасавших в 1934 году челюскинцев и первыми удостоенных знании Героя Советского Союза, командир авиационных соединений в годы Великой Отечественной войны, один из руководителей подготовки космонавтов с начала 60-х годов. Его книга — содержательный и волнующий рассказ о больших и славных событиях в истории советской авиации и космонавтики, о жизни и учебе, о мужестве и героизме наших летчиков и космонавтов.

- Летчики и космонавты
  -
  - ОБ АВТОРЕ И ЕГО КНИГЕ
  - ОБРЕТАЯ КРЫЛЬЯ
    - ДЕТСТВО БЫВАЕТ РАЗНОЕ
    - МЕЧТА НАЧИНАЕТ СБЫВАТЬСЯ
    - ЗДРАВСТВУЙ, УЧИЛИЩЕ ЛЕТНОЕ!
    - В ЭСКАДРИЛЬЕ ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА
    - ПЕРВЫЙ ЛЕТНЫЙ ДЕНЬ
    - ОТЧИЗНА ОБРЕТАЕТ КРЫЛЬЯ
    - НОВЫЕ РУБЕЖИ В УЧЕБЕ
    - ВЫПОЛНЯЕМ ОСОБОЕ ЗАДАНИЕ
    - НАДО ВЕРИТЬ ПРИБОРАМ
    - КОМАНДАРМ Я. И. АЛКСНИС
    - ВСТУПАЮ В ПАРТИЮ ЛЕНИНА
    - ПЯТЬ Р-5 ИДУТ НА ВЫНУЖДЕННУЮ
    - ПОЛЕТ ДЛИНОЙ В ОДИННАДЦАТЬ ЧАСОВ
    - НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ…
  - СПАСЕНИЕ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ
    - В ЛЕДЯНОМ ПЛЕНУ
    - ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ ЗАДАНИЕ
    - КУРС — БЕРИНГОВО МОРЕ
    - СЮРПРИЗЫ АРКТИКИ
    - ВАНКАРЕМ — ЛАГЕРЬ ШМИДТА — ВАНКАРЕМ
    - ЛУЧИ ЗОЛОТЫХ ЗВЕЗД
  - БОЕВЫМИ КУРСАМИ
    - В ГОДЫ ПРЕДВОЕННЫЕ
    - САМОЛЕТЫ ПОЛЯ БОЯ
    - КРЕЩЕНИЕ ОГНЕМ
    - ТАК СОЗДАВАЛСЯ КОРПУС

        - НА ГЛАВНОМ НАПРАВЛЕНИИ
        - ЗДРАВСТВУЙ, ДНЕПР!
        - НАД ПРАВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНОЙ
        - ПОД КРЫЛОМ ГРАНИЦА
        - НАД ЗЕМЛЕЙ ЗАДУНАЙСКОЙ
    - КОЛУМБЫ ВСЕЛЕННОЙ
        - РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДНОГО
        - СТРАНА СНАРЯЖАЕТ В ПОЛЕТ
        - УТРО КОСМИЧЕСКОЙ ЭРЫ
        - ЗЕМНЫМИ ОРБИТАМИ
        - ВТОРОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ЭРЫ КОСМОСА
        - РАБОЧИЙ ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ
- notes
    - 1
    - 2
    - 3
    - 4
    - 5
    - 6


Н. Каманин

О ЖИЗНИ и О СЕБЕ

Н.П.Каманин

ЛЕТЧИКИ И КОСМОНАВТЫ

ОБ АВТОРЕ И ЕГО КНИГЕ

«Летчики и космонавты». Уже само название этой книги говорит о том, что она посвящена людям замечательных профессий. К ним относится и автор — Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Николай Петрович Каманин.

Автор книги — человек интересной судьбы. Он принадлежит к поколению людей, которое росло вместе со своей Советской Родиной. Детство и юность этого поколения проходили в годы, когда рушился старый мир и начиналось строительство новой жизни, а период становления и возмужания совпал с первыми пятилетками, когда Советский Союз из отсталой страны превращался в могущественную державу. В годы Великой Отечественной войны люди этого поколения явились организаторами борьбы советского народа против фашистских захватчиков и сами проявляли доблесть, отвагу и героизм. В послевоенный период они шагнули на новую ступень, решая задачи, поставленные временем, эпохой строительства коммунизма, прогрессом. Представителям такого поколения есть о чем рассказать читателям.

По комсомольской путевке Н. П. Каманин поступил в военную школу летчиков, окончил ее и служил на Дальнем Востоке в прославленной авиационной эскадрилье имени В. И. Ленина. Здесь он обрел крылья.

Повествуя об этом периоде своей летной службы, автор показывает, как в результате больших преобразований в годы первой пятилетки Советский Союз становился первоклассной авиационной державой. С любовью вспоминает летчик свой первый боевой самолет Р-1, а затем новейший по тому времени Р-5. С благодарностью и признательностью пишет он о тех, кто неустанно заботился об укреплении боевой мощи Военно-Воздушных Сил, — о командарме Я. И. Алкснисе, комдиве А. Ф. Клышейко и других ветеранах авиации.

Впервые я услышал о Н. П. Каманине весной 1934 года. Весь мир восхищался советскими летчиками, одержавшими огромную победу в Арктике. Выполняя задание Центрального Комитета нашей партии и Советского правительства, они в труднейших условиях Чукотки пробились к ледовому лагерю О. Ю. Шмидта и спасли 104 челюскинцев. Летчик Николай Каманин был командиром отряда и возглавил полет группы сухопутных самолетов Р-5 через горные хребты на Чукотку. Он сумел пробиться к лагерю челюскинцев, совершить несколько рейсов и вывезти со льдины 34 человека. В связи с этим выдающимся

подвигом Советское правительство установило высшую степень отличия — звание Героя Советского Союза. Весной 1934 года это звание было присвоено семерке отважных летчиков, спасших челюскинцев, — Анатолию Ляпидевскому, Сигизмунду Леваневскому, Василию Молокову, Николаю Каманину, Маврикию Слепневу, Ивану Доронину и Михаилу Водопьянову. Мы, ветераны гражданской войны, искренне поздравляли кавалеров Золотой Звезды, радовались, что слава красвоенлетов приумножена.

Спасению челюскинцев автор посвятил в своих воспоминаниях волнующие страницы.

Первая семерка Героев Советского Союза, как и подобает советским людям, воспитанным ленинской партией, с честью выдержала испытание славой. Свой долг доблестные летчики видели в самоотверженном служении Родине, в труде, в учебе. В предвоенные годы Н. П. Каманин окончил Военно-воздушную академию, был избран депутатом Верховного Совета СССР, командовал бригадой легких бомбардировщиков.

В годы Великой Отечественной войны мне, как командующему воздушной армией, приходилось неоднократно встречаться с генералом Н. П. Каманиным. Сначала он командовал штурмовой авиационной дивизией, а в последние два года войны — 5-м штурмовым авиационным корпусом. Сражаясь с врагом на Калининском, Степном, 1-м и 2-м Украинских фронтах, летчики-штурмовики этого соединения вписали много ярких страниц в летопись минувшей войны.

На мой взгляд, автору воспоминаний особенно удались те места книги, где рассказывается о боевых действиях штурмовиков, воевавших на самолете ИЛ-2, который справедливо называли самолетом поля боя, «летающим танком», а фашисты окрестили его «черной смертью». Бесспорно, летно-тактические данные ИЛ-2 были весьма хорошими. Однако главное зависело от умения грамотно использовать их в бою, от тактической зрелости командиров, от мастерства, мужества и отваги летчиков. В подтверждение этого автор приводит в книге много ярких эпизодов боевой деятельности штурмовиков.

Высокое боевое мастерство и отвага летчиков-штурмовиков были достойно оценены партией и правительством. За время боевых действий 5-й штурмовой авиационный корпус получил 30 благодарностей от Верховного главного командования, удостоен наименования Винницкого, его знамя украшено тремя боевыми орденами, 76 славным летчикам-штурмовикам присвоено звание Героя Советского Союза, а сотни авиаторов награждены орденами. Героям боев — летчикам-штурмовикам и воздушным

стрелкам, авиационным командирам, а также офицерам штабов автор уделяет главное внимание в своих воспоминаниях.

В послевоенный период Н. П. Каманин работал на командных должностях, окончил Военную академию Генерального штаба. В последнее десятилетие ему пришлось заниматься новым делом — подбором, обучением и воспитанием космонавтов. Работа эта не из легких, ибо связана она с новыми проблемами. Должен сказать, что Николай Петрович глубоко познал широкий круг проблем, связанных с покорением космоса. Вопросы космонавтики автор осветил всесторонне, начиная с создания космических кораблей и кончая системой подбора, обучения и методики тренировки космонавтов.

Большое впечатление оставляют страницы, посвященные запускам космических аппаратов, историческому полету первого в мире космонавта — воспитанника Военно-Воздушных Сил СССР Юрия Алексеевича Гагарина. Вся история подготовки человека к космическому полету свидетельствует о глубоко научной и обширной советской программе освоения космоса. Автор убедительно показывает, что в Советском Союзе создана мощная материально-техническая база, выращены прекрасные кадры ученых, конструкторов, космонавтов, инженеров, техников и рабочих, которым под силу решение самых сложных задач.

Ныне дорога в Звездный городок широко известна советским людям и зарубежным гостям. В Звездном теперь имеется все необходимое для учебы, тренировок и для жизни наших космонавтов. Главное же достижение заключается в том, что в Звездном сложился хороший коллектив космонавтов, побывавших на звездных трассах и готовящихся к полетам, их командиров, преподавателей, специалистов различного профиля. Во всем этом — большая заслуга автора воспоминаний.

Уверен, что книгу «Летчики и космонавты» с интересом встретят читатели. В ней популярно и увлекательно рассказывается о больших и славных событиях в истории советской авиации и космонавтики. Это книга о людях переднего края, о тех, кто штурмовал и продолжает штурмовать воздушный океан и просторы космоса во имя прогресса науки и техники, во имя светлого будущего человечества.

Главный маршал авиации
К. А. ВЕРШИНИН

ОБРЕТАЯ КРЫЛЬЯ

ДЕТСТВО БЫВАЕТ РАЗНОЕ

В городе Меленки. — Дед — купец, отец — коммунист. — Читая «Рабочую газету». — ОДВФ. — Трудовую копейку — на самолет. — Будут у нас большие крылья!

«Все мы вышли из нашего детства», — так сказал известный французский летчик и писатель Сент-Экзюпери. Да, это верно. Только детство бывает разное. У одного оно безоблачное, обеспеченное, у другого — тяжкое, с невзгодами, крутыми поворотами…

Мое детство вспоминается как цепь трудных испытаний, как сплошная борьба и труд. Но дорого оно мне, дорого потому, что каждая радость и победа выстраданы, взяты с боем, завоеваны.

У каждого поколения — свое детство, по-своему примечательное. Но мне кажется, что детство моего поколения, прошедшее на рубеже двух эпох, самое лучшее и значительное из всех предшествующих. Ведь на наших глазах произошло крушение старого мира, и мы начали строить новую жизнь.

Родился и рос я недалеко от города Мурома. Кто не слышал в детстве о былинном богатыре Илье Муромце! Жизнь его была связана с древним городом Муромом, окруженным со всех сторон дремучим сосновым бором. Я особенно любил эту народную сказку. И в годы моего детства леса там были по-настоящему дремучие. Помнится, идешь с корзинкой за грибами или ягодами, поднимешь голову — и кажется: могучие смоляные сосны так высоки, что упираются в самые облака. И детское воображение рисует такую картинку: может, здесь вот сидел Соловей-разбойник и своим посвистом приводил в трепет самых отчаянных храбрецов до той самой поры, пока не повстречался с Ильей Муромцем?

Муромские леса. Сколько чудесных легенд хранит народная память про эти края! Никогда не забыть мне летние вечера в сенокосную пору. После косьбы группа подростков, наскоро поужинав, усаживается вокруг лениво потрескивающего костра и с замиранием сердца слушает старика-рассказчика о далеких временах битв и сражений за землю российскую. Какие удивительные истории узнаешь в ночные часы, лежа на душистой траве и вглядываясь в бездонное черное небо, усеянное серебристой россыпью звезд! Под неторопливую речь рассказчика приходит сон, а вместе с ним является былинный герой на добром коне, позванивая доспехами, и заводит с тобой разговор, как с другом. Так и проговоришь с ним во сне до тех пор, пока не

разбудит отец:

— Светает, вставать пора.

— А разве я спал?

— Еще как! Вставай, сынок.

Как быстро пронеслась чудесная летняя ночь! До чего же не хотелось расставаться с виденными во сне картинами! А надо. Надо потому, что уже доносится издали веселый свист косы: жик, жик, жик… Жадный на работу сосед, видать, затемно начал косить. И нам отставать никак нельзя: косцов всего лишь двое — отец и я.

Ничего, что мне только десять лет и ростом маловат. Зато крепок телом и на покосе выдержал экзамен: шел ряд в ряд за отцом до конца делянки, не останавливаясь. Понимал, что сена требовалось много, чтобы хватило корове на всю зиму — кормилице нашей большой семьи.

Мы жили в Меленках — небольшом городке, раскинувшемся в 40 верстах от Мурома на берегу реки Унжи, на которой имелось много запруд для водяных мельниц. Впрочем, вокруг города немало было и ветрянок. Говорят, что и название нашему городу — Меленки — дано за обилие мельниц.

Известны Меленки также крупной текстильной фабрикой, где работало около 3 тысяч человек. На крепкую ногу поставлено было и кожевенное дело. В дубильнях выделывались кожи, из которых местные мастера тачали сапоги, ботинки, шедшие в купеческие лавки многих городов страны. Дед мой тоже занимался сапожным делом; крепкий был мужик, работал сам за троих, завел мастерскую, добился купеческого звания, да прогорел незадолго до своей смерти.

Лада в семье не было, единодушия во взглядах на жизнь и на ее устои — тоже. Близилась величайшая буря в стране, и эта предгрозовая атмосфера в каждом городе, большом и малом, в каждой семье сказывалась по-своему. Так было и у нас. Дед, человек купеческой закваски, старался побольше иметь работников, чтобы нажиться на них. Сын же его, отец мой, получил образование, а вместе с ним — революционный дух, жажду борьбы за переустройство общества. Ушел он от своего отца-эксплуататора, поселился в небольшой деревушке, женился, организовал небольшую сапожную артель-кооператив, а в год, когда началась первая мировая война, вступил в партию большевиков. Великий Октябрь отец встретил в вихре событий в Меленках, был избран в уездный Совет и в тяжелейшую голодную зиму 1918 года стал заведующим продовольственной управой.

Никогда не изгладится из памяти такой случай. Поздно вечером усталый и голодный пришел отец домой, окинул

взглядом всю нашу семью — десятеро нас было у отца — и тяжело опустился на деревянную скамью возле пустого стола. Мама собрала ужин — по картофелине на каждого да по лепешке, испеченной почти из одной мякины.

За окном послышались шаги, потом голоса, озлобленные, грозящие:

— Обжираются… Комиссары…

Отец молча положил картофелину на стол и поднялся. Мама с тревогой прошептала:

— Не ходи, Петр. Схоронись…

— Ничего, пусть видят люди… — И, рванув дверь, шагнул в темные сени.

Мы затихли, кусок лепешки застрял во рту.

— Входите, входите, товарищи, — донесся с улицы голос отца.

Вслед за отцом в комнату вошло трое мужиков. Они оглядели нас злыми глазами, посмотрели на стол, на наши надкусанные картофелины. Подошли к выстывшей печке, открыли заслонку, обшарили шесток и, ничего не найдя, начали переминаться с ноги на ногу, потом попятились к двери.

— Ну, ладно, прощевай, комиссар. Не обижайся, время такое…

— Знаю, товарищи, знаю. Вы вот что, — сказал отец, — приходите завтра в Совет. Заседать будем. Паек определить надо да за одно выявить, у кого хлеб припрятан. Приходите…

Окончен ужин. Мы устроились спать. За перегородкой мать с отцом тихо переговариваются, и в голосах их слышится тревога.

В округе объявилась банда. Недавно, говорят, был налет на Муром и там многих коммунистов бандиты порешили. Не ровен час, нагрянут и в Меленки. Мать боится, отец утешает: вооружили еще один отряд рабочих с ткацкой фабрики, ввели круглосуточное дежурство…

Слушая родителей, мы засыпаем тревожным сном.

Бывали и такие вечера. Приходит отец с работы с пачкой брошюр и газет, садится за стол и начинает чтение новостей. Революция. Война. Разруха. Ленин. Партия. Вот слова, которые раздаются в нашей квартире. Мне многое непонятно. А хочется знать все, хочется быть взрослым, встать рядом с отцом, с его товарищами. Отец отвечает на мои бесконечные вопросы терпеливо, старается объяснить попроще.

— Тяжело ранен Ленин. — С такой тревожной вестью пришел как-то отец домой.

— За что?

— За революцию, за народ, за нас. Эсеры, будь они

прокляты…

Еще тревожнее стало в нашем доме. О состоянии здоровья тяжелораненого вождя говорили всюду. Потом пришли радостные вести: Ильичу лучше, он выздоравливает. У беляков отбили на Волге Симбирск, идут бои за Самару. Революция побеждает.

Стало светлее в доме, радостнее на душе. И вдруг обрушилось на нас тяжкое горе: мы потеряли отца. Зимой заболел он тифом, слег и больше не встал.

В семье за старшего из мужчин остался я. Тогда, на одиннадцатом году, и оборвалось мое детство.

Из Меленок уходили добровольцы на фронты гражданской войны Собирались они возле здания ревкома, суетясь, перетаскивая с места на место деревянные сундучки. Оркестр из двух-трех медных труб тягуче играл вальс «Березка». Не было еще тогда боевых фронтовых песен в репертуаре меленковского оркестра, и старинный вальс про русскую березку напутствовал солдат революции.

— Уходят наши-то, — тревожно говорили в толпе озабоченные женщины, — а кто же нас защитит от бандитов?..

И будто в ответ на эти опасения жителей гремел уверенный голос председателя ревкома с украшенной кумачом трибуны:

— Мы провожаем вас, дорогие товарищи, защищать революцию. Смело идите в бой, бейте буржуев, помещиков и прочую контру везде. А мы здесь будем держать революционный порядок. Сунутся к нам бандюги — разобьем. Так ведь, товарищи?

— Разобьем!..

И не раз меленковским коммунистам приходилось браться за винтовки. Запомнились дни бутылицкого кулацкого восстания. Полыхали хутора и деревни, по ночам сухо щелкали винтовочные выстрелы. Чекисты и стрелки рабочих отрядов искали бандитов, долго шли по их следу. Наконец начался бой. Дробно стучали пулеметы, до города доносился пушечный грохот. Потом все смолкло.

Через день город хоронил своих защитников. Пятнадцать гробов с телами коммунистов было опущено в братскую могилу. Рабочие текстильной фабрики несли знамена, оркестр играл траурную музыку. Женщины плакали, мужчины угрюмо откашливались. Когда опускали в могилу погибших в бою, над площадью раздался ружейный залп.

Новая жизнь началась и в нашей школе. Правда, не сразу. Некоторое время продолжались еще уроки закона божьего. Вел их дьякон отец Георгий, с львиной гривой волос и зычным басом. Мы боялись дьякона и не любили его, особенно за прозвища, которые

он давал ученикам.

— Ну-ка, Ваня-блин, расскажи, что говорится в Ветхом завете про житие святого Иакова?

Но Ваня стоял и молчал. Не подготовился. И не только он, многие ребята стали плохо относиться к урокам закона божьего.

— Так что же говорится в Ветхом завете? — громыхал бас отца Георгия. — Ну-ка, ты, «Самоварчик», расскажи про житие святого Иакова. А ты «Блинчик», становись в угол на горох. Про святого Иакова не знаешь — вспомнишь про царя Гороха. — Довольный своим остроумием отец Георгий раскатисто смеялся.

А мы не смеялись. В эти минуты мы ненавидели дьякона. А вот его дочь, учительницу Анну Георгиевну Введенскую, уважали. Она вела наш класс с первого года обучения, расположила к себе всех учеников, знала, чем они живут, что их тревожит, умела найти подход к каждому из нас. Анна Георгиевна научила нас письму и арифметике, привила вкус к чтению литературы, к изучению прошлого и настоящего нашей земли и страны, утвердила в нас навыки в учебе — настойчивость, привычку работать, не ждать подсказок со стороны.

— Пусть с ошибками, — говорила Анна Георгиевна, — пусть совсем неправильно ты решил задачу, но это твой ответ, твое решение, и это хорошо. Нет ничего худшего, чем говорить с чужого голоса. В жизни вам много задач придется решать самим, без подсказок. Вот и готовьтесь к этому здесь, в школе.

А потом появились у нас новые программы, новые предметы. Канул в небытие закон божий.

В школе образовалась комсомольская ячейка. Первые комсомольцы! Мы с восхищением смотрели на этих шумливых, задорных, смелых ребят. Они не только хорошо учились. Собирались вечерами на собрания, что-то обсуждали, потом уходили на задания, которые получали от местной организации Чека: выслеживали бандитов, делали облавы на спекулянтов, выискивали беспризорников. Словом, комсомольцы активно участвовали в круговороте событий тех дней.

А дни были бурными, жизнь неслась по стремнине весеннего половодья революции. После гражданской войны в стране царили разруха, голод, повальные болезни, бандитизм. X съезд партии круто повернул страну на рельсы новой экономической политики. В нашем городе заработала ткацкая фабрика, задымили пекарни, замахали крыльями ветряные мельницы.

В газетах мелькали заголовки — «кто — кого». Это означало, что в стране шла жестокая борьба между капитализмом и социализмом. В 1922 году состоялся XI съезд партии. Ленин заявил, что отступление окончено, цель достигнута, союз

пролетариата и крестьянства укрепился.

В тот год комсомольская ячейка школы разбирала мое заявление о приеме в комсомол. На собрании мне задавали много вопросов. Запомнились такие: что такое нэп? Что такое Интернационал? Как понимать продналог? Какую задачу поставил Владимир Ильич Ленин перед комсомольцами на III съезде РКСМ?

— Принимаем тебя, Каманин, — объявил решение ячейки Коля Трескин, комсомольский вожак, — и вот тебе первое поручение: будешь вести в классе кружок международной политики.

Как проводить занятия? Никто не учил меня этому. Все наставления секретаря ячейки выразились в такой лаконичной фразе:

— Ребята должны быть в курсе нашей политики и знать, что замышляет международная гидра контрреволюции против Советов.

— И что я должен для этого делать?

— «Рабочую газету» читай, там все сказано. Понял? Вот и действуй. Чтоб в твоем кружке все были политбойцами, а не хлюпиками.

«Рабочая газета» понравилась нам. Раз в неделю оставались мы в классе после уроков, развертывали свежую газету, и я начинал читать обзор «Международная жизнь». Мелькали незнакомые имена, непонятные названия: Генуэзская конференция, Рапалльский договор, Гаагская экономическая конференция, нота Керзона. Конечно, многое было неясно. Разгорались жаркие споры. С трудными вопросами шли к старшим товарищам, коммунистам, за разъяснением…

А жизнь ставила перед молодежью новые и новые задачи.

— Завтра в ЧОНе занятия. Будем изучать винтовку, — сказал как-то секретарь комсомольской ячейки Коля Трескин и тут же спросил: — Записывать в кружок?

— Конечно.

— А кого кроме тебя?

— Пиши: Ваня Вощинский, Ваня Горбунов, Петя Демидов, Петя Гусев, Саша Ермилов, Алеша Назаров, Коля Потанин.

Это были мои друзья, и я назвал их не задумываясь.

— А они согласны?

— Винтовку-то изучать? А как же комсомольцу без винтовки?

— Действительно, — согласился Трескин, — ты прав: комсомольцу без винтовки никак нельзя.

И начали мы ходить на занятия в соседнее со школой здание, где располагалась часть особого назначения — ЧОН. Чоновцы

учились военному делу, ходили на стрельбище, под песню чеканили шаг по булыжной мостовой, и мы завидовали им. Иногда чоновцы куда-то таинственно исчезали. Перед зданием одиноко стоял часовой, а во дворе и в доме было пусто. Мы догадывались: где-то «проявилась» банда и чоновцы ушли, чтобы ликвидировать ее.

В первый же вечер нашу группу выстроили во дворе, разбили на отделения, и мы стали заниматься строевой подготовкой, изучать устройство винтовки, тренироваться в разборке и сборке затвора и всей винтовки. Потом ходили в тир и стреляли из настоящей боевой трехлинейки.

Дома также хватало и забот и работы. Зимой на моих плечах лежали чисто мужские дела — заготовка дров и подвоз сена для коровы. Летом всей семьей ходили в лес за грибами и ягодами. В общем, домашних дел было много, но все же, когда я задерживался в школе или в райкоме комсомола, на занятиях в кружках, ни моя мать, ни старшая сестра ни разу не бросили упрека.

— Дело нужное, — говорила мама, когда я объяснял причину позднего возвращения домой. Видимо, нравилось ей, что сын идет по стопам отца-большевика.

Как-то весенним вечером зашел ко мне домой наш комсомольский секретарь Коля Трескин и сказал:

— Учеба моя закончена. Завтра последний экзамен.

— Боишься?

— Нет, я не об этом хочу поговорить с тобой.

— А о чем?

— Принимай, тезка, дела ячейки.

— Я?

— Ты, — взъерошив шевелюру, уверенно, как о чем-то решенном, ответил Трескин. — На днях соберемся, я отчитаюсь, выберем новое бюро и нового секретаря. Буду тебя рекомендовать. Райком согласен. Готовься, Коля.

Я задумался. Возглавить комсомольскую ячейку школы — дело трудное, ответственное.

— А почему ты хочешь меня рекомендовать? Смотри, какой у нас актив. — И перечислил имена своих друзей: — Алеша Назаров, Коля Потанин, Саша Ермилов, Петя Гусев, Ваня Вощинский.

— Толковые ребята, — согласился со мной Трескин, — вот на них и держи курс. Нагружай их покрепче. На себя не взваливай всю работу. Комсомольцы растут на деле, думай, как организовать, чтобы никто не бездельничал. В этом главное.

Советы Коли Трескина мне очень пригодились. В школе были

созданы кружки, и мы постарались в новом году их работу усилить, сделать более массовой.

Особым успехом пользовался кружок Общества друзей Воздушного флота (ОДВФ). Он существовал в Меленках с 1924 года. Годом раньше открылась первая воздушная трасса в стране: Москва — Нижний Новгород. Трасса проходила недалеко от нашего города, и мы слышали шум работавших вдалеке моторов.

В комнате кружка ОДВФ было немало журналов и книг по авиации. Какие только фотографии самолетов в них не помещали: и неуклюжие «этажерки» — трипланы и бипланы, и монопланы! Но все это — на картинках.

Однажды недалеко от нашего города приземлился настоящий самолет, и из кабины вылез летчик в кожаном реглане. Через несколько минут я со своими друзьями примчался к самолету. Летчик устранил какую-то неисправность, потом снова сел в кабину и улетел.

Много дней и вечеров мы вспоминали об этом визите крылатой машины в наши Меленки. А когда нам в райкоме комсомола дали подписные листы для сбора средств на постройку самолетов, мы с радостью взялись за это дело. Был у меня в запасе заветный серебряный полтинник. Без раздумья внес его в общий котел на авиацию. Друзья тоже отдавали свои маленькие сбережения.

В райкоме подвели итоги сборам. Цифра получилась внушительная. Наш большой друг — руководитель школы комсомольского актива коммунист Александр Рыбаков был очень доволен.

— Учтите, друзья, — говорил он радостно, — ведь это только один город Меленки. А сколько таких городов в стране! Будут у нас крылья, товарищи. Большие крылья!

Мечта о небе! Когда она зародилась в моем сознании? Трудно сказать точно, назвать определенный рубеж. Может, в те минуты, когда мы, зачарованные, стояли возле настоящего самолета на зеленом лугу? А может, в тот миг, когда летчик сел в кабину и машина, вздрогнув, побежала по луговине, развивая скорость, оторвалась от земли и через несколько минут растаяла в далекой синеве неба? Или в те часы, когда мы, комсомольцы, читали в кружке ОДВФ брошюры об авиации и слушали рассказы о боевых подвигах красвоенлетов в годы гражданской войны? А возможно, сказалось мое участие в сборе средств на строительство отечественных самолетов.

Видимо, бурные события, происходившие в нашей стране, сама жизнь, советская действительность — все это, вместе взятое, и заронило в моем сердце мечту стать летчиком.

Особая заслуга принадлежит Добровольному обществу друзей Воздушного флота, созданному в марте 1923 года. По призыву партии под лозунгом «Трудовой народ, строй Воздушный флот!» поднялось патриотическое движение масс за создание отечественной авиации.

Первые же два года существования Общества дали поразительные результаты. На строительство советской авиации было собрано 6 миллионов рублей золотом, большое количество ценностей, крестьяне внесли 2500 тонн зерна. Огромная работа была проведена по распространению авиационных знаний среди населения.

Прошло еще два года. Наш народ достиг некоторых успехов в восстановлении промышленности, сельского хозяйства, развивались наука и техника. Как чудесное следствие народнохозяйственных успехов, стали появляться у Советской Отчизны свои надежные крылья. Работали авиационные научные учреждения, возглавляемые Центральным аэрогидродинамическим институтом (ЦАГИ). Авиазаводы стали выпускать сериями самолеты из отечественных материалов и по проектам советских конструкторов — А. Н. Туполева, Н. Н. Поликарпова, А. А. Архангельского и других. Нужны были летные кадры. Авиационные школы — Качинская, Борисоглебская, Оренбургская — ежегодно выпускали десятки летчиков. А стране нашей нужны были сотни, тысячи.

Уже в первом десятилетии Октября советские летчики провели свои краснозвездные самолеты в небе многих стран Европы и Азии и начали претендовать на места в таблице мировых авиационных рекордов. Страна Советов, преобразуя землю, штурмовала небо. И велика была в те годы тяга нашей молодежи в авиацию!

МЕЧТА НАЧИНАЕТ СБЫВАТЬСЯ

Из 50 — 5. — Иван Ульянович Павлов. — Ленинградская «терка». — Десятилетие Октября. — Самолет «Авро». — Инструктор Иост.

Солнечным майским утром 1927 года вышагивал я по большаку из Меленок в Муром на медицинскую комиссию. Высоко в небе рассыпали свои трели жаворонки, теплый ветерок ласкал лицо и будто нашептывал непривычные еще для слуха слова: «Будешь летчиком, будешь летчиком!» Но почему непривычные? Ведь я давно мечтал об этом, мне уже 18 лет, и правильно решил райком комсомола послать именно меня. Вот стану летчиком, поднимусь в бездонную синеву неба, начну парить над родными краями. Как-то будут видеться наши реки Унжа и Меленки, моя Касимовская улица, по которой бегал в школу, базарная площадь, пожарная каланча, корпуса фабрики «Красный текстильщик»?.. Радостным и уверенным в осуществлении своей мечты пришел я в Муром. И вдруг — потускнел солнечный день, померкла мечта:

— Из пятидесяти человек будет отобрано только пять. Пройдет один из десяти, — услышал я страшные слова на отборочной комиссии.

С завистью глядел я на рослых парней, которые вместе со мной ожидали очереди. «Где мне тягаться с ними», — думал я. Но что это? Отсеяли одного — слабое сердце, у другого нашли плоскостопие, у третьего невропатолог отыскал какие-то изъяны, четвертый забракован по зрению… А я прошел, хотя ростом и невелик!

И вот уже пятерка отобранных прибыла во Владимир на губернскую комиссию. Здесь повторилось, как в Муроме: из пятидесяти — пять. Снова долгие, напряженные часы, и вновь:

— Годен!

Несказанно обрадовался, но… опять рано. Из Владимира мы приехали в Москву. С Курского вокзала отвезли нас в Алешинские казармы. И снова комиссии. Это не было чьим-то капризом. Авиации требовались грамотные, способные овладеть сложной техникой и физически безукоризненно крепкие парни.

Выдающийся военный деятель М. В. Фрунзе указывал, что советскому воину необходимо крепкое здоровье.

«Это особенно важно для авиации, — отмечал он, — где для каждого летчика требуется прекрасное зрение,

слух и целый ряд других качеств, которые не у всякого найдешь».

Не у всякого… Потому и отсеивалось из каждой десятки девять человек. Уходили домой юноши со своими деревянными чемоданчиками в руках, смахивая непрошеную слезу.

Притихшие, робкой стайкой стояли мы в длинном коридоре здания, в котором помещалось управление авиации Московского военного округа. Мимо нас проходили кадровые командиры со знаками различия — квадратами, прямоугольниками и даже ромбами.

Не торопясь, прошел военный с тремя ромбами в петлицах и тремя орденами Красного Знамени на груди. Крепкий, плечистый, строгий, с открытым лицом и добрым взглядом серых глаз.

— Павлов! Павлов! — шепотом передали друг другу по цепочке.

Павлов! Вот он какой, знаменитый летчик, герой гражданской войны, а тогда командовавший авиацией столичного округа. Заметив нашу группку, прижавшуюся к стене, Павлов остановился в раздумье, затем повернулся и подошел к нам.

— Товарищ командующий! — начал было рапортовать старший группы.

— Отставить, — негромко сказал Павлов.

Узнав, что мы кандидаты в летное училище, он повеселел.

— Пойдемте ко мне, побеседуем.

В кабинете командующего — длинный стол, вокруг которого мы несмело расселись. На стенах несколько карт, одна крупномасштабная. С первых же минут Павлов расположил нас к себе, и началась непринужденная беседа о нашей будущей жизни в авиации. Павлов рассказывал о первых советских летчиках, об их подвигах в борьбе с врагами Родины. А я думал о нем, о его легендарном прошлом.

Еще в Меленках в школьном кружке ОДВФ мы с увлечением читали рассказы и очерки о летчиках-фронтовиках, тех, кто громил врагов революции на фронтах гражданской войны. В славной плеяде крылатых героев одно из первых мест принадлежало Ивану Ульяновичу Павлову, сыну крестьянина-труженика. Перед началом первой мировой войны Иван Павлов, как подающий большие надежды, был послан в школу высшего пилотажа во Францию. В мае 1918 года летчик Павлов добровольно вступил в ряды Красной Армии и возглавил первую советскую авиагруппу.

Десятки ярких эпизодов из боевой деятельности И. У. Павлова вошли в историю советской авиации. Павлов

отличился в боях за освобождение Казани и был награжден ценным подарком. Он умело руководил авиационными группами на фронтах гражданской войны, сам много летал на разведку и бомбежку вражеских войск. Летчики группы Павлова, совершая полеты на малых высотах, метко бомбили и обстреливали из пулеметов белогвардейские полки. За боевые подвиги в боях с врагами молодой Советской республики многие были награждены орденами Красного Знамени.

Орден Красного Знамени — это первый революционный знак отличия, установленный правительством в период гражданской войны. В те годы награжденным вместе с орденом вручалась грамота ВЦИК и памятка «Что такое орден Красного Знамени и кто его носит». В памятке говорилось:

> «Орден Красного Знамени — есть единственная награда, которой ВЦИК награждает солдата Революции за храбрость, беззаветную преданность Революции и Рабоче-Крестьянской власти…»

В числе первых летчиков-краснознаменцев были отважные авиаторы Феликс Антонович Ингаунис, Георгий Павлович Агишевский, Алексей Дмитриевич Ширинкин, Всеволод Лукьянович Мельников, Иван Иосифович Петрожицкий, Иван Герасимович Савин, Казимир Петрович Жакевич, Аполлинарий Иванович Томашевский, Виктор Петрович Конокотин, Иван Адольфович Буоб, Алексей Матвеевич Миронов и другие. Это они и их боевые товарищи, мужественно сражаясь за власть Советов, заложили славные традиции советских летчиков.

Больше часа беседовал с нами Иван Ульянович Павлов, рассказал, какие высокие требования предъявляются к летчику, как сложен и ответствен каждый полет. Прощаясь, он тепло пожелал нам успехов на избранном пути. Эта беседа с героем гражданской войны оставила в сердце каждого из нас неизгладимое впечатление на всю жизнь.

…Наконец все комиссии, проверки, отборы остались позади, и мы, успешно прошедшие их, радостные, счастливые, уехали в Ленинград, в летную теоретическую школу, в шутку называвшуюся «теркой». В воскресные дни я ходил по проспектам Ленинграда, любуясь набережными, мостами, парками, пропадал в музеях вместе со своими новыми друзьями — курсантами «терки». Это были веселые, задорные ребята — Алексей Благовещенский из Курска, Иосиф Крайнов из Коврова, Георгий Василевский из Калуги, Владимир Коккинаки из Приазовья, москвич Виктор Грачев.

Система обучения в то время была такова: один год мы

овладевали теоретическими знаниями таких предметов, как материальная часть самолета и мотора, техника полета, воздушная навигация, воздушная стрельба и бомбометание, тактика. Овладев теорией, мы должны были перейти в другую школу — летную, где нас ожидали практические полеты.

Вечерами мы собирались в ленинской комнате, читали газеты, спорили. Приходил начальник школы Анатолий Францевич Клышейко. Начиналась беседа об учебе, о прошлом авиации, о жгучих вопросах политической жизни. Время тогда было бурное. На предприятиях и в учреждениях Ленинграда шли горячие политические дискуссии, навязанные троцкистско-зиновьевской оппозицией, пытавшейся свернуть нашу партию с ленинского пути. Мы, комсомольцы, не оставались в стороне от жизни. Как-то начальник школы пришел к нам радостный, возбужденный:

— Сообщаю вам, товарищи курсанты: троцкистско-зиновьевская оппозиция потерпела поражение. Победил ленинский курс в партии.

В ту осень вместе со всей страной мы отмечали славный юбилей революции — первое десятилетие Великого Октября!

После демонстрации нам разрешили увольнение в город. С Иосифом Крайновым мы вышли на набережную Невы, потом прошли на мост, остановились, облокотясь на перила. Перед нами высился Зимний, Исаакий, блестел шпиль Адмиралтейства.

На свинцовой воде стояли, слегка покачиваясь, боевые корабли. Они были украшены праздничными флагами расцвечивания.

— Где-то здесь, — сказал Крайнов, — стояла десять лет назад «Аврора».

— А вон те ворота штурмовали матросы, красногвардейцы.

— Целых десять лет прошло…

Потом мы размечтались. А что с нами будет через десять лет? В 1937-м? А еще через десять — в 1947-м? А когда Великому Октябрю будет полвека — в 1967-м? Жизнь казалась безграничной, беспредельной.

— Будем только летчиками. Школу закончим, научимся летать. Потом — академия. Чтобы стать настоящими воздушными бойцами. Идет?

На том и порешили мы, курсанты авиационной «терки», едва вступившие в жизнь, в первое десятилетие Октября. То была клятва. Может быть, не такая возвышенная, ставшая легендарной для юношей многих поколений, как у Герцена и Огарева на Воробьевых горах, но не менее искренняя и не менее крепкая, на всю жизнь!

Хмурые, свинцовые тучи висели над городом целыми неделями. Беспрерывно шел дождь, с моря налетали шквалы пронизывающего ветра. Только нам некогда было замечать капризы запоздалой осени. С утра до вечера — в классах, на основных и дополнительных занятиях по новым увлекательным предметам.

Наконец выпал снег. Осень уступила место зиме, будто часовой передал пост своему сменщику. Наша «терка» имела свои самолеты. Солнечным морозным утром мы вышли на аэродром, окружили самолет, с которого должна была начаться наша летная биография.

«Авро» или «Аврушка» — так называли этот самолет авиаторы — представлял собой небольшой биплан деревянной конструкции с мотором «Рон», который вращался вокруг вала вместе с винтом. Такая конструкция называлась ротативной.

— Учебная цель занятия — руление, — начал свой урок инструктор Юрий Янович Иост, опытный летчик, фронтовик. В боях он был ранен, лишился глаза. После войны из-за этого ему приходилось непрестанно воевать с докторами и представителями различных комиссий, пытавшихся списать его с летной работы. Иост отстаивал свое право служить в авиации. Обучать теории полета и рулению — вот и все, что ему удалось добиться. Но и этим он был несказанно доволен.

— Задаю вопрос: чем достигается сохранение скорости руления и как определить эту скорость?

Инструктор сделал паузу. А «Аврушка» стояла рядом, словно приглашая каждого из нас занять место в кабине.

— Отвечает курсант Василевский.

Жора устремил глаза поверх «Аврушки» и начал отвечать. Инструктор остался доволен.

— Следующий вопрос: в чем проявляется инертность самолета при рулении?

Опять секунда томительной паузы. Такой был методический прием у инструктора: всю группу держать в напряжении, чтобы каждый готовился к ответу. Иост обвел взглядом группу:

— Отвечает курсант Каманин.

Мой ответ также удовлетворил инструктора. Когда теоретическая часть урока была закончена, мы приступили к практике. В кабину «Аврушки» сел Иост, запустил двигатель. «Рон» отчаянно загудел, завихрилась колючая снежная пыль, морозный ветер обжег лицо, но мы ничего этого не замечали. Все внимание — самолету.

Звенящий звук двигателя то возрастал, то уменьшался. Это инструктор показывал, как надо им управлять. Все ясно: звук —

красноречивый показатель работы «Рона».

— Курсант Каманин, в кабину! — приказал Иост.

— Есть в кабину!

И вот уже я в кабине «Аврушки». Запустил двигатель сам. Боязно на первых порах. Самолет дрожит, как живой, а двигатель, бешено вращающийся на валу, казалось, вот-вот сорвется и, словно пушечное ядро, улетит вдаль, врежется в моих товарищей. Дал плавно газ, потом прибрал. Еще и еще раз повторил эти несложные манипуляции.

По сигналу инструктора выключил двигатель и с большим сожалением вылез из кабины. А в нее уже торопился влезть другой курсант.

Комендантский аэродром. Мы узнали многое о его прошлом. Немало русских летчиков получили здесь воздушное крещение, обрели крылья в первых полетах. Где-то тут летом 1882 года наш соотечественник Александр Федорович Можайский испытал первый в мире самолет собственной конструкции. В этом небе впервые взлетел гордый орел, отважный русский летчик Петр Николаевич Нестеров, автор «мертвой петли», конструктор, мастер высшего пилотажа, родоначальник воздушного боя, смело таранивший вражеский «Альбатрос» и ценою жизни выполнивший приказ.

Вздымая вихри снежной пыли, рулил я на послушной «Аврушке» по территории комендантского аэродрома, стараясь как можно точнее сохранить направление. А порывы ветра налетали откуда-то с боков, старались повернуть машину в сторону, развернуть ее или, еще хуже, опрокинуть. Работал ручкой управления и педалями, вел самолет по заданному направлению. Потом еще прибавлял обороты. Скорость руления нарастала, бешено убегала назад снежная пелена. Отжимал плавно ручку — и хвост «Аврушки» отрывался от земли. Сбавлял обороты — и хвост плавно опускался на землю, чертил в снегу борозду.

— Для начала терпимо, — оценил мое старание инструктор, — но вы торопитесь, нет прямолинейности руления. Посмотрите свои следы на земле.

Да, действительно, вместо прямой линии сзади вилась веревочка или змейка. А ведь казалось, что самолет шел словно по стрелочке.

Когда нас, каждого по очереди, подняли на самолете в воздух и мы совершили первый воздушный рейс в роли пассажиров, радости нашей не было предела. Промелькнул убегающий назад аэродром, и взору открылась необъятная ширь. Машина полезла вверх, к облакам, затем небо и земля опрокинулись в непонятной

новой плоскости — это летчик заложил крутой вираж.

В солнечной дали сверкнула золотистая игла Адмиралтейства, внизу проплыли спичечные коробки домиков. И опять земля. Умолк гул мотора, и надо покидать кабину, уступить ее другому.

Быстро промчались зима и весна. Сданы экзамены. Мы уезжали из Ленинграда в другую школу — летную, в Борисоглебск. Было грустно. Будто в этом городе на первом своем аэродроме мы оставили частичку своего сердца.

ЗДРАВСТВУЙ, УЧИЛИЩЕ ЛЕТНОЕ!

В Борисоглебске. — Отжившая методика и новая система подготовки летчика. — Виктор Степанович Хользунов. — Однокурсники Владимир Коккинаки, Виктор Грачев, Алексей Благовещенский.

Борисоглебская авиационная школа летчиков, куда мы приехали, — одно из первых военных учебных заведений нашего воздушного флота, созданных в годы Советской власти. Год рождения ее — 1922-й. Позднее школа была переименована в училище.

В первом потоке курсантов, а их тогда насчитывалось всего 47 человек, учился Валерий Чкалов. В октябре 1923 года он стал летчиком. В выпускной аттестации Чкалова записано: «Энергичный, сообразительный, решительный, уверенный учлет». Через шесть лет Валерий Чкалов участвовал в воздушном параде в Москве, а еще через несколько лет он стал всемирно известным советским летчиком.

Было нам на кого равняться в учебе, было о чем мечтать.

Здравствуй, училище летное! Вот они стоят — живые, настоящие самолеты, с двигателями, с винтами, готовыми в любой миг ожить, закрутиться и слиться в единый звенящий круг. Садись в кабину, выруливай, взвивайся в голубизну неба, лети над раскрасавицей землей…

Но к полетам мы приступили не сразу. В первый выход на аэродром нам дали в руки ветошь и приказали протирать плоскости машин, фюзеляжи, помогать ремонтировать агрегаты самолета. Пахло бензином, авиационными маслами — настоящие авиационные запахи.

Постепенно вошли в курс жизни летного училища, познали законы летной учебы. Здесь было много своеобразного, порой противоречивого.

В училище были инструкторы, которые сами учились еще по старой методике и на себе прочувствовали изъяны бытовавших тогда теорий «врожденных летных качеств», «естественного отбора». Суть их сводилась к выявлению «птичьего чутья» у курсанта и к механическому натаскиванию в ходе учебы. Подобные методы обучения подходили для армий капиталистических государств. Там армия — орудие агрессии, разбоя и порабощения, а военный летчик — это робот, послушно выполняющий волю господствующих классов. Французский психолог Джемели утверждал:

> «Интеллект не имеет большого значения в приобретении навыка. Обладающие невысокой степенью интеллекта дают бóльшую успешность в выполнении простых моторных действий».

А в американском руководстве для инструкторов имелось прямое указание:

> «Не пытайтесь ученику что-либо доказывать, заставьте его верить».

Жили некоторое время и в нашем училище отголоски подобных теорий. Бывало, инструктор недостаточно отработает с курсантом какой-то элемент техники пилотирования, и курсант совершает ошибки в воздухе. Немедленно ставится вопрос об отчислении молодого и здорового парня с летной работы, как не имеющего летных качеств. И получалось, что иной курсант, боясь исключения из школы, перед полетом дрожал, в воздухе чувствовал себя скованно, медленно реагировал на изменения обстановки.

Однако новое властно пробивало себе дорогу. Старые теории были отброшены, вырабатывались советские взгляды на обучение и воспитание летчиков, создавалась новая методика. Так называемая «цепная» система обучения, когда каждого курсанта обучало несколько инструкторов (один учил рулежке, другой давал вывозные полеты на учебном самолете, третий — самостоятельные и т. д.), канула в прошлое. Ее сменила система сквозная, когда один инструктор стал обучать курсантов данной ему группы от «а» до «я».

Правда, указания по отбору курсантов и методические указания по летному обучению впервые поступили в училища только в 1930 году. Но в практике обучения методы, изложенные в этих указаниях, верных и поныне, применялись и раньше, по мере их выработки. Они лишь не были узаконенными. А годом рождения первого свода законов летного обучения — первого курса учебно-летной подготовки — мы считаем 1934 год. Сокращенно этот свод законов называется КУЛП-34. До этого года наземная подготовка курсантов проводилась инструктором по своему усмотрению.

С чего началось летное обучение в нашей группе? Вскоре после нашего приезда инструктор А. Я. Костромин стал вызывать на беседу каждого из нас по очереди. Первая беседа, первое знакомство. Мы уже знали, что наш инструктор обучил и выпустил несколько групп летчиков, что сам он летает «как бог» — для нас это было самым главным, и мы сразу прониклись

к нему уважением.

Вот из комнаты инструктора с раскрасневшимся лицом вышел курсант Озолин. Теперь моя очередь.

— Следующий Каманин! — услышал я вызов.

Вошел. Инструктор сидел за столом и перебирал тонкие еще личные дела курсантов. Взглянув на меня, предложил сесть.

— Анкеты ваши и документы видел. Что врачи написали, тоже знаю.

Костромин помолчал несколько секунд, затем стал задавать вопросы:

— С кем дружите?

Назвал несколько фамилий курсантов — Крайнов, Грачев, Сидоров, Василевский, Благовещенский. Инструктор довольно кивнул головой и перешел на «ты».

— Куришь?

— Нет.

— Пробовал?

— Пробовал. Бросил. Не понравилось.

— Хорошо. А насчет спиртного как?

— Тоже нет.

— Тоже пробовал и тоже бросил? Когда? — И, видя мое замешательство, пояснил: — Да не стесняйся, не перед попом на исповеди. Понимаешь, мне надо все знать о каждом курсанте. Без этого летать нельзя. Тут вопросы жизни и смерти, а не отпущение грехов. На прошлой неделе курсант разбился. Знаешь?

— Знаю.

— А почему? Вечером в увольнение ходил, выпил. А утром — полеты. В воздухе потерял сознание и врезался в землю. Вот он, зеленый змий, до чего доводит.

— Товарищ инструктор, за меня не волнуйтесь.

— Ну посмотрим. Время покажет.

Инструктор часто беседовал с нами о том, каким должен быть летчик на земле и в воздухе. Он терпеливо и убедительно, на примерах показывал, как важно летчику, особенно военному, иметь всегда отличное здоровье, всегда, в любую минуту, быть готовым к боевому вылету. Если посвятил себя военной авиации — будь готов к бою, к защите Республики. А для этого надо всегда быть в «форме», как спортсмену.

Как же долго тянулись дни ожиданий и подготовки к полетам! Но всему бывает конец. Кончилось томительное ожидание, начались полеты. Правда, сначала опять рулили по аэродромному полю, разгоняя самолеты почти до взлетной скорости. Но вот настал такой момент, когда нужно было самому взлететь, сделать круг и совершить посадку.

— Любоваться красотами неба и земли с высоты будете после, — напоминал Костромин перед полетами. — Для вас полет — это работа. Помните: ошибка стоит жизни. Хочешь жить и летать — работай четко, последовательно, веди себя осмотрительно.

Утро первого летного дня стало для нас настоящим праздником. На плацу выстроились все три отряда — «авристы», «пумисты» и «либертисты». Так называли курсантов и инструкторов вот почему: кто изучал самолет Р-1 с мотором «Пума», того звали «пумист», самолет Р-1 с мотором «Либерти» — «либертист», самолет «Авро» — «аврист».

— Смиррр…но!

Мы застыли в строю. К начальнику школы поочередно стали подходить командиры отрядов для рапорта. От нашего отряда — командир Н. С. Скрипко. Он доложил о готовности курсантов к полетам.

«Готовы к полетам!» А нам казалось — давно ли командир нашего отряда Н. С. Скрипко придирчиво проверял звенья, делал замечания, сердился, ставил задачи каждому инструктору, требовал устранить все недостатки в обучении. И мы работали. Много, упорно. И вот радостные результаты.

Командир отряда громко и уверенно отдал рапорт:

— Отряд к полетам готов!

И сами мы чувствовали, что могли уверенно поднять машину в воздух и сесть возле посадочного «Т». Сказалась напряженная работа многих дней. Не зря командир отряда предъявлял нам жесткие требования на предварительной проверке.

Кое-кто иногда говорит, что первый самостоятельный полет не бывает удачным. Вроде как ребенка бросят в реку и скажут — плыви. У меня такого впечатления от первого полета не осталось. Но помню, какой степени голубизны было небо, как светило солнце и где играли его блики, какими букашками казались люди на земле. Помню: границы аэродрома, посадочный знак, ориентиры для разворотов по номерам, числовые показатели скорости, высоты, вращение стрелки компаса. И схема полетной карты стояла перед глазами. «Полет — это работа» — так говорил командир. И это верно.

Вылет мой был не лучшим в группе. Слетал и приземлился также не первым по качеству. Средний был полет. Инструктор так и сказал на разборе, а потом, когда все разошлись, будто нечаянно спросил:

— Доволен? Серединкой?

— Для начала… Но я старался.

— Старался… Для летчика не подходит это слово. Гореть

надо. Жить полетом. Самолет как музыкальный инструмент, чувствовать его надо, понимать. Особенно двигатель. Вот мы говорим, что он сердце машины. Нет, это не только машины, но и твое сердце. Чувствуй, когда и как он работает, когда ему грозит беда. Щади его, помогай, облегчай, когда нужно, и он не подведет. Наши врачи изучили живое сердце. Изучи и ты сердце своей машины. Тогда научишься чувствовать и самолет и двигатель.

Кто не послушает умного совета! И сидели мы много вечеров над схемами агрегатов мотора, заучивали таблицы, графики. Потом шли в класс техники, «ковырялись» в системах питания, зажигания, охлаждения…

Расширились районы наших полетов. От аэродромной коробочки перешли к маршрутным полетам. Менялись машины. Освоена «Авро», затем Р-1 с мотором «Пума» и, наконец, сели в кабину боевого самолета. На каждой машине — новый инструктор. От каждого я старался перенять что-то полезное. От А. Я. Костромина любить и знать технику, С. П. Андреев обогатил навыками осмотрительности в полете, А. В. Алексеев научил выполнению фигур пилотажа. Это частности. А в целом от каждого унаследовал неуемную тягу к полетам. Как-то в шутку Костромин сказал:

— Летчик живет в полете. А на земле он существует.

Прямо скажем, афоризм Костромина не бесспорен, но в нем проглядывает летная душа, суть летного характера. Ведь земная жизнь, наполненная учебой, работой, отдыхом, для летчика только прелюдия к полетам.

Летали много, но хотелось еще больше. Смену времен года узнавали по изменениям пейзажей, которые вырисовывались под крылом самолета. В первых полетах видели квадраты перелесков зелеными, затем — золотыми, потом уныло-серыми, и вот уже укрылись они белым пушистым одеялом. Самолеты сменили «обувку»: колесные шасси уступили место лыжам.

Погожим зимним днем в кабину инструктора сел незнакомый мне летчик. Предстояло выполнить довольно сложное задание — полет с посадкой на незнакомом аэродроме по маршруту Борисоглебск — Анна — Воронеж — Борисоглебск.

— Маршрут известен? — спросил проверяющий очень дружелюбно, словно оба мы были старыми знакомыми.

Почувствовал себя сразу свободнее, исчезла обычная в таком случае настороженность. Ответил четко, спокойным голосом.

Взлетели. Район полета по карте мной был изучен отлично. Запомнил все характерные ориентиры — перекрестки дорог, села, лесные массивы, конфигурацию городов, особенно Воронежа,

Борисоглебска. Самолет вел уверенно.

Не думал я, что мне вторично этот же район придется хорошенько изучать и летать над ним через полтора десятка лет, в годы войны, весной 1943 года для того чтобы сосредоточивать в этих местах боевые полки 5-го штурмового авиационного корпуса.

В кабине инструктора сидел и оценивал мои действия человек, ставший в авиации вровень с Валерием Павловичем Чкаловым. Это был Виктор Степанович Хользунов, впоследствии прославленный боевой летчик-бомбардировщик, Герой Советского Союза.

Как и Чкалов, он родился и вырос на Волге. Сын царицынского рабочего, В. С. Хользунов юношей вступил в ряды Красной Армии, вместе с отцом дрался с врагами в огневые годы гражданской войны. В 1925 году Виктора Хользунова послали учиться в летную школу. Став отличным летчиком, он много лет работал в авиационных училищах, обучая молодежь летному искусству. Потом служил в бомбардировочной авиации, в строевых частях, в совершенстве овладел мастерством меткого бомбометания и противозенитного маневра, командовал первым соединением дальней бомбардировочной авиации.

Вот кто сидел в роли проверяющего в кабине моего самолета зимой 1928 года. Спокойно и уверенно пилотировал я машину, сверял по часам время, сличал карту с ориентирами на местности, читал показания приборов. Незнакомый аэродром нашел, совершил на нем посадку, а затем взлет.

Запомнились жилые кварталы Воронежа, дымящие трубы предприятий, излучины Дона. Погода благоприятствовала полету, и он закончился вполне благополучно.

Зарулил на стоянку. Выключил двигатель. Инструктор легко спрыгнул на землю, подозвал к себе, высказал несколько замечаний и советов. Спокойно, деловито. Словно старший брат разговаривает с младшим. Пожелал успехов и зашагал к линии старта.

С Виктором Степановичем Хользуновым мне довелось летать много раз. Каждый полет с ним был для меня предметным уроком пилотирования, в каждом полете отшлифовывались навыки управления самолетом.

И теперь, спустя много лет, когда я бываю по делам службы в одном из особняков Москвы по переулку имени Хользунова, я останавливаюсь в скверике перед фронтоном дома и молча смотрю на гранитную фигуру летчика в кожаном реглане, перехваченном ремнем, с планшеткой, свисающей к сапогам, в так хорошо знакомой летной пилотке. Фигура летчика, стройная,

по-спортивному собранная, словно застыла на месте. Да, это как будто живой Виктор Степанович Хользунов.

Не очень много лет насчитывает летная жизнь Виктора Хользунова. Но имя его навеки осталось в боевой летописи советской авиации. В боевых схватках с врагами социалистической Родины он показал образцы мужества, мастерства и отваги и отдал свою жизнь за дело партии, народа. С большим уважением и любовью вспоминаю я этого замечательного летчика, командира и человека и горжусь, что он был одним из первых моих летных учителей.

Осенью 1929 года я окончил Борисоглебское училище. Прошла пора выпускных экзаменов, наполненная волнениями ожидания. Экзамены, зачетные полеты — все осталось позади.

Ровной шеренгой, в новеньком летном обмундировании мы стояли в строю. Перед нами — командир отряда Н. С. Скрипко.

— Поздравляю каждого из вас с высоким званием летчика, — волнуясь, сказал командир, — не запятнайте чести и славы советской авиации. Впереди у вас большая летная жизнь, много полетов, а возможно, и боев за Родину. Ведь вы не просто летчики, а воздушные бойцы. Уверен, что из вас выйдут прекрасные боевые командиры звеньев, эскадрилий, полков и дивизий. Большого вам летного и житейского пути!..

* * *

И ведь не ошибся наш командир отряда в своем пожелании. Вспомнишь нынче тех, кто стоял тогда рядом в одной шеренге, плечом к плечу, и словно заново прочтешь биографию целого поколения советских летчиков. Многие стали видными авиационными командирами, сам Н. С. Скрипко — маршалом авиации.

Учился со мной Володя Коккинаки — рослый, плечистый парень из Новороссийска. Более 30 лет своей жизни отдал он трудной и опасной профессии летчика-испытателя. От Р-1 до ИЛ-62 — таков его летный путь. Сколько мировых рекордов вписал он в историю советской авиации! Стал генералом, дважды Героем Советского Союза. Его имя известно всему миру.

В нашей шеренге стоял веселый неунывающий парень, электромонтер из Москвы, Виктор Грачев. Как и всем нам, ему по окончании школы было присвоено звание младшего летчика, и прикрепил он в петлицы два квадратика. Войну он встретил в должности командира полка, а закончил командиром соединения. Возглавлял много ответственнейших

правительственных перелетов из Советского Союза в другие страны, на другие континенты и с честью справлялся с этими заданиями. Золотая Звезда Героя, боевые ордена, генеральские погоны на кителе — это говорит о многом в летной биографии Виктора Георгиевича Грачева.

В середине шеренги было постоянное место Алеши Благовещенского. Летный талант, трудолюбие, жажда знаний помогли ему стать незаурядным командиром, возглавить коллектив летчиков-испытателей, воспитать плеяду мастеров — укротителей сверхзвуковых машин. Это о нем, о генерале Алексее Сергеевиче Благовещенском, восторженно писали многие газеты Англии, Франции, США, после того как он сел в незнакомый ему реактивный самолет иностранной марки, взлетел и показал класс высшего пилотажа. Это было в Англии, на авиационной выставке в Форнборо в 1960 году. На следующий день в зарубежных газетах были напечатаны статьи с броскими сенсационными заголовками на всю страницу: «Генерал Благовещенский — первый ас мира». Надо добавить, что в то время Алексею Сергеевичу исполнилось 50 лет.

Много таких людей стояло в строю выпускников в тот памятный день, когда мы прощались с училищем. Не всем довелось отметить свои юбилеи летного долголетия. Тяжкие годы войны унесли немало жизней прекрасных, талантливых летчиков, смелых воздушных бойцов. Но все, и живые и мертвые, до конца остались верны своему летному призванию, воинскому долгу, Советской Родине, Коммунистической партии.

В ЭСКАДРИЛЬЕ ИМЕНИ В. И. ЛЕНИНА

Дорогое письмо — Боевой путь части. — Незабываемые годы первой пятилетки. — Конфликт на КВЖД. — Мой первый самолет. — Командир отряда Макаров.

Осенью 1968 года я получил дорогое для меня письмо. Оно пришло с Дальнего Востока из Краснознаменной части имени В. И. Ленина, в которой я начинал службу после окончания Борисоглебского училища летчиков. Командование сообщало, что личный состав готовится к празднованию 50-летия части, и приглашало меня, как ветерана, принять участие в юбилейных торжествах. Конечно же я был очень рад приглашению. И вот в начале декабря вместе с космонавтами Г. С. Титовым и А. А. Леоновым прилетели мы на Дальний Восток.

Волнующая встреча с юностью, беседы с однополчанами вызвали в памяти воспоминания о далеких годах авиационного старта, заставили заново пережить прошлое.

Авиационная часть имени В. И. Ленина! Боевой путь ее начался в годы гражданской войны. В ноябре 1918 года по указанию Владимира Ильича были созданы первые авиационные отряды. Кончилась гражданская война, но эти отряды, объединенные в первую эскадрилью, продолжали вести борьбу против басмаческих банд в Туркестане. В ту пору Реввоенсовет республики и присвоил эскадрилье имя великого Ленина. В 1929 году авиаторы эскадрильи участвовали в боевых действиях на КВЖД, в 1934 году спасали челюскинцев, в 1945 году совершали боевые вылеты против японских милитаристов.

Личный состав части свято хранит славные традиции старшего поколения авиаторов, всегда в боевом строю. Свидетельство тому — орден Красного Знамени, которым часть была награждена не так давно. А в праздничный вечер, посвященный 50-летию, воинам-авиаторам за успехи в боевой и политической подготовке вручено переходящее Красное знамя крайкома КПСС и крайисполкома и за достижения в спортивной работе — переходящий вымпел ЦК ВЛКСМ.

Вот в какой части начиналось мое становление как военного летчика в незабываемые годы первой пятилетки! Воспоминание об этом всегда вызывает у меня чувство гордости и волнения. Как же это происходило?

Бурными событиями памятен советским людям 1929 год. Недаром он вошел в историю нашей страны как год великого перелома. В апреле 1929 года XVI партийная конференция

приняла первый пятилетний план. Наметки этого плана были по тому времени грандиозными, и вся буржуазная печать, будто по команде, назвала его утопией, фантазией большевиков, заранее предрекала его провал.

Помню, с каким подъемом мы изучали в летном училище разделы этого исторического плана. До сей поры в моей памяти хранятся его основные задания: общий размер капиталовложений — 64,6 миллиарда рублей, из которых в промышленность и электрификацию направлялось 19,6 миллиарда, в транспорт — 10 миллиардов, в сельское хозяйство — 23,2 миллиарда. По нынешним масштабам это, конечно, скромные цифры, но тогда они казались действительно фантастическими.

По всей стране началось строительство новых фабрик, заводов, электростанций, проводилась коллективизация сельского хозяйства. Россия нэповская волею партии, усилиями народа становилась Россией социалистической. Строились Днепрогэс, крупнейший металлургический комбинат на горе Магнитной, Уралмашзавод, Березниковский и Соликамский химкомбинаты, Московский и Горьковский автозаводы, Сталинградский тракторный завод и многие другие предприятия. Страна оделась лесами новостроек.

1929 год памятен и другими событиями. Именно в том году начался мировой экономический кризис, который до основания потряс всю систему капитализма. В странах капитала 24 миллиона рабочих лишились работы и были выброшены на улицу. Промышленный кризис переплелся с аграрным. Чтобы сохранить цены на нужном уровне, в топках пароходов сжигали тысячи тонн пшеницы, свиные туши, в море выбрасывали многие ценные товары.

Капиталистический мир лихорадило. Буржуазия видела выход из экономического кризиса в наступлении на свой рабочий класс и в антисоветской истерии.

Что только не предпринимали враги Советского государства в тот период, чтобы раздуть кампанию против СССР! Римский папа поспешил объявить очередной «крестовый поход» против Советской России. Капиталисты вновь попытались организовать экономический бойкот Страны Советов.

Началась атака на нашу страну и в области военной. Участились провокации со стороны неспокойных соседей. Конфликт на Китайско-Восточной железной дороге (КВЖД) явился одной из самых крупных империалистических провокаций.

10 июля 1929 года белокитайские войска в Маньчжурии, по

указке империалистических держав, захватили КВЖД, принадлежавшую Советскому Союзу. Они начали обстреливать из орудий и пулеметов пограничные советские села и деревни. Наше правительство делало все от него зависящее, чтобы ликвидировать конфликт мирными средствами, и несколько раз обращалось с такими предложениями к центральному правительству Китая и к маньчжурским властям, но те, как говорится, закусили удила.

Тогда наше правительство вынуждено было порвать дипломатические и торговые отношения с Китаем и стало принимать меры по укреплению обороноспособности Дальнего Востока. Наркомвоенмор К. Е. Ворошилов в августе 1929 года издал приказ о создании Особой Дальневосточной армии. Командующим был назначен В. К. Блюхер. Войска этой армии вступили в боевые действия и осенью нанесли ряд сокрушительных ударов по зарвавшимся китайским провокаторам.

Попасть в гущу событий в Приморье было заветной мечтой каждого из нас, выпускников Борисоглебской военной школы летчиков. Наш выпуск состоялся в конце ноября 1929 года, когда события на Дальнем Востоке были в разгаре. Но из нашего выпуска только трое, в том числе и я, получили назначение в Приморье.

> «Дорогая мама! Пишу тебе это письмо в вагоне поезда. Еду к новому месту службы. Заехать домой не смогу, зовет служба. Свидимся как-нибудь после, нас ждут дела», —

писал я матери под мерный стук колес довольно неторопливого поезда Москва — Владивосток.

Напомню, что от Москвы до Владивостока 9172 километра. Этот путь почтово-пассажирский поезд в то время проходил за 16 суток. Недавно я летал туда на ТУ-114 за восемь часов. Таков контраст между прошлым и настоящим.

Первый день в поезде прошел незаметно. Просматривал расписание и карту железнодорожного пути, знакомился с пассажирами вагона, бурно обсуждал с ними планы борьбы на КВЖД. К вечеру все было переговорено, и следующий день показался мне уже скучным. Уж очень хотелось поскорее приехать в часть.

Чтобы как-то скоротать время, я сел у окна. Передо мной проплывали поля, леса, реки, озера, города, села, словно в чудесном калейдоскопе. Я жадно вглядывался во все то, что видел за окном вагона. Скука прошла. Мимо великих новостроек

пролегал путь нашего поезда. Это было увлекательно, интересно.

— Здесь будет новый город металлургов — Магнитогорск.

— Здесь будет Кузбасс — второй Донбасс.

В Новосибирске в моем купе появился новый пассажир. Седые волосы и длинная борода не оставляли сомнения в его преклонном возрасте. Мы быстро познакомились.

Федор Ильич Рязанов — так звали нового пассажира — оказался очень интересным собеседником. Он родился во Владивостоке. Отец и дед его были потомственными моряками. Сам Федор Ильич окончил мореходное училище и, получив звание судового механика, добрых три десятка лет плавал по морям и океанам. Плавал на самых различных судах — от небольшого портового катера до океанского лайнера.

— Сейчас не плаваю. Годы…

— На пенсии, — высказал я догадку.

— Нет, товарищ летчик. Не угадал. Работаю механиком на холодильнике. Вот ездил в гости к дочери. Посмотрел еще один город — Томск. Много я их повидал на своем веку.

Китай, Японию, Австралию, Индию, десятки крупнейших мировых портов посетил Федор Ильич, знал много интереснейших историй из жизни различных народов, службы моряков и увлекательно обо всем рассказывал.

Доехали до Байкала. Я ждал увидеть скованное льдом озеро, а увидел волнующееся море. Сразу от вагона и до далекого горизонта простиралась чистая открытая вода.

Федор Ильич хорошо знал и Байкал: он более года работал на нем.

— Перевозил поезда, — сказал он.

— Как «перевозил»? Поезда? — недоуменно спросил я.

Федор Ильич пояснил:

— Во время русско-японской войны железная дорога, что огибает озеро с юга, еще не была готова. На станции Байкал железнодорожные вагоны ставили на баржи и перевозили на восточный берег. Вот так.

Все, что рассказывал Федор Ильич о своих плаваниях и поездках по Дальнему Востоку, о природе, о людях незнакомого мне края, было интересно. От него я впервые услышал имя Владимира Клавдиевича Арсеньева, одного из замечательных исследователей Дальнего Востока. Книги Арсеньева «По Уссурийскому краю», «Дерсу Узала» и другие получили широкую известность и общее признание. Позже я по нескольку раз читал произведения Арсеньева.

Федор Ильич, попивая крепкий чай, не спеша рассказывал о климате, истории освоения края, о дальневосточниках. Он

находил такие слова и краски, что невольно вызывал желание глубоко изучить, увидеть и познать Дальний Восток.

…Поезд остановился. Кончилось мое первое большое путешествие. Я прибыл в места, где отныне мне предстояло служить военным летчиком. Поезд ушел дальше, а я остался на незнакомой мне станции.

Куда идти? Кого спросить?

Крепкий мороз сразу дал о себе знать. Заскрипел под ногами снег. За станцией несколько извозчиков похлопывали рукавицами.

— Пожалуйте, товарищ командир! Куда вам? В штаб гарнизона?

— Да, в штаб.

— Садитесь, мигом доставим. А чемоданчик в ноги.

Извозчик чмокнул, легонько стегнул лошадь кнутом, и мы поехали. Действительно, скоро мы остановились у длинного низкого здания. В темноте оно мне показалось большим складом, обнесенным изгородью с колючей проволокой. Извозчик заявил, что это штаб. Вскоре я стоял перед дежурным по гарнизону, которому предъявил удостоверение и направление в часть.

— Очень рад пополнению, — сказал дежурный. — В наши края, значит.

Дежурный, назвавшийся командиром взвода Барановским, засыпал меня вопросами о жизни в Ленинграде, в Москве и вообще «там, в России». Как мог, удовлетворил его любопытство, но не удержался от возражения по поводу фразы «там, в России».

— А здесь разве не Россия?

— Э, молодой человек, здесь Восток, да еще Дальний. Да-а-аль-ни-ий, — нараспев протянул Барановский. — Ну, не огорчайся, летчик. Привыкнешь. Наверное, на войну торопился?

— По-честному, да.

— Опоздал.

— Как опоздал?

— А так. Сегодня уже 21 декабря, времени — два ноль-ноль. А вчера, 20 декабря, в Хабаровске подписаны протоколы. Восстановлены все права Советского Союза на КВЖД. Боевые действия наших войск прекращены, все части отводятся в исходное положение. Понял?

Как не понять? Вот тебе и раз, спешил, от отпуска отказался, домой не заехал, по Москве не погулял — хотел окунуться в настоящую боевую обстановку. Выходит, зря.

С чувством неудовлетворенности устраивался я на ночлег в небольшой, но очень чистой и уютной гостинице. Проснулся от изумительно яркого солнечного света. Как говорил Федор Ильич:

морозные солнечные зимние дни с безоблачным ярко-голубым небом — одна из особенностей Приморья. Быстро привел себя в порядок, вышел на улицу, сразу зажмурился от солнечных лучей. Не спеша побрел по улицам города.

Город раскинулся по обе стороны Уссурийской железной дороги. За южной окраиной видны две небольшие сопки, между которыми убегала на Владивосток железная дорога. У подножия западной сопки дымили трубы цементного завода.

Недалеко от железной дороги раскинулся военный городок. Несколько двухэтажных казарм, одноэтажные служебные и жилые корпуса, склады, конюшни — все эти постройки из красного кирпича выглядели крепкими.

С востока к военному городку примыкал аэродром. На границе аэродрома стояло самое высокое и длинное куполообразное сооружение — эллинг, предназначенный для дирижаблей. В нем стояли самолеты. Ориентируясь на эллинг, я легко разыскал штаб эскадрильи. В помещении было пусто, летно-технический состав и командование эскадрильи находились на аэродроме. Тишина. Только в одной комнате трещала машинка.

— Скажите, командир скоро будет? — обратился я к машинистке.

— А вам зачем?

— Представиться.

— Новичок? Пополнение? Это хорошо. — Машинистка встала, приветливо протянула руку. — Давайте знакомиться. Янсон Валентина Николаевна. Делопроизводитель. А командир будет не раньше двенадцати. Придется ждать.

— Война кончилась, торопиться некуда.

— Да, кончилась война. Поработали наши славно, — с гордостью говорит Валентина Николаевна.

Позже узнал, что Валентина Николаевна — ветеран эскадрильи.

Вышел в коридор и сразу увидел стенную газету, посвященную боевой работе эскадрильи. Бои на реке Сунгори, под Мишаньфу и другие настолько заинтересовали меня, что я прочитал все заметки от первой до последней строчки. В газете были портреты летчиков, отличившихся в боях.

Скрипнула входная дверь. Вошел высокий стройный командир с двумя прямоугольниками на петлицах шинели. Он внимательно осмотрел меня с ног до головы и спросил:

— Вы кого ожидаете, товарищ?

— Прибыл на должность младшего военного летчика, ожидаю начальника штаба или командира эскадрильи.

— Рад познакомиться, Константинов. Заместитель начальника штаба. Пройдемте ко мне.

В кабинете Константинов еще раз осмотрел меня, нахмурился.

— Товарищ Каманин, советую вам привести себя в порядок, прежде чем представляться командиру и комиссару. У нас, например, не принято носить шинель без ремня. Воротник свитера также надо спрятать под гимнастерку.

Вышел из штаба и заторопился в гостиницу. И не хотелось уже любоваться отрогами гор, голубизной неба, и солнце светило как будто уже не так ярко. Настроение мое испортилось. И правильно, так мне и надо, ругал я себя. Едва вступил в строевую часть, а уже получил замечание за внешний вид.

Через час меня пригласил к себе командир эскадрильи Иван Иванович Карклин. В кабинете командира был и комиссар эскадрильи Виктор Григорьевич Щипачев. Хорошо запомнились мне слова командира.

— Вам, товарищ Каманин, высокая честь выпала — служить в эскадрилье, которая носит имя Владимира Ильича Ленина, — говорил он. — Изучите ее историю, и вы найдете с кого брать пример.

Лишь к концу рабочего дня прибыл я в первый отряд, в состав которого был зачислен приказом по эскадрилье. Отрядом командовал опытный летчик, участник гражданской войны Иван Иванович Макаров. Он внимательно прочитал мое небольшое личное дело, задал несколько вопросов.

— Завтра получите летное обмундирование, — сказал он в заключение. — В течение двух дней освежите свои знания материальной части самолета, двигателя и всего оборудования. Изучите район в радиусе ста километров. За эти же дни устройтесь с квартирой. Имейте в виду, — продолжал он, — мы вас проэкзаменуем, прежде чем выпустить в воздух.

В следующее утро солнце вновь ярко светило мне и настроение было радостным. На аэродроме я появился одним из первых — боялся опоздать. Ведь мне предстояло принять самолет Р-1.

На борту моего самолета красовалась надпись: «Донской рабочий». Сколько мне довелось видеть самолетов за многие годы службы в авиации, быть свидетелем появления сверхзвуковых самолетов с предельно совершенными аэродинамическими формами, и все-таки мой первый боевой самолет — простенький, деревянной конструкции биплан — мне до сих пор кажется самым красивым. Первый!

Более трех часов я придирчиво осматривал каждую деталь

самолета, двигателя и оборудования. Повторял про себя назначение, устройство и принцип работы каждого агрегата и прибора. Вместе с техником самолета Даниловым составили дефектную ведомость, доложили результаты осмотра самолета старшему технику отряда. Самолет был в хорошем состоянии, и все-таки надо было поработать хотя бы день, чтобы устранить мелкие дефекты.

— Завтра сделаем, — сказал Данилов.

— А если сегодня?

— Сегодня? — переспросил техник. — Время-то уже к вечеру подходит.

— А зачем на завтра откладывать то, что можно сделать сегодня? Сегодня сделаем, — настаивал я.

Данилов колебался. Ему, видимо, не совсем нравилась моя придирчивость к мелочам и торопливость. Он считал, что самолет будет безотказно летать и так, но возражать не стал, а молча принялся за работу.

Но долго молчать Данилов не мог, он был веселым, подвижным и общительным парнем. Мы разговорились, и я узнал многое о технике самолета. Данилову было уже 26 лет, но на вид казалось не больше 20. Небольшого роста, худощавый и необычайно подвижный, он больше походил на подростка.

Пятнадцатилетним пареньком он поступил работать на Московский аэродром подсобным рабочим. Больше года помогал заправлять самолеты горючим, маслом и водой, вместе с мотористами и техниками заводил машины в ангары и выводил их на летное поле. Потом закончил трехмесячные курсы мотористов и стал техником самолета. В эскадрилье работает шестой год.

В работе и разговорах мы не заметили, как опустел эллинг. Рабочий день кончился, и дежурный потребовал, чтобы мы покинули ангар.

Вымыли руки, оделись. Еще раз окинул я взглядом эллинг. В нем помещалась вся эскадрилья, она состояла из трех отрядов, в каждом было по шесть самолетов, а всего 19 самолетов Р-1. 19-й — командира эскадрильи. Все машины размещались у стен эллинга, посредине оставался широкий проход. На каждом самолете по обеим сторонам фюзеляжа были нарисованы длинные белые стрелы, а на машинах второго отряда — ордена Красного Знамени.

— Хороши! — с восхищением сказал Данилов. — Надежные, в боях участвовали. Не подвели. Летаем без аварий. Эскадрилья считается одной из лучших в авиации.

— Расскажи, Саша, про эскадрилью. Как учеба идет, каковы

техники, мотористы?

Многое из жизни эскадрильи мне уже было известно, но хотелось услышать рассказ о ее делах и людях от техника. Ведь нам обоим предстояло делать одно общее дело, и мы обязаны знать друг друга, знать своих однополчан. Саша разговорился. По дороге с аэродрома в городок он рассказал мне много интересного.

Утром меня вызвали к начальнику штаба. Он был предельно краток:

— Боевая история эскадрильи имени В. И. Ленина — пример верного служения Советской Родине. Познакомьтесь с историческим формуляром части.

Красного коленкора папка легла передо мной. Волнуясь, стал перелистывать пожелтевшие от времени листки, разглядывать старые фотографии. Читал не торопясь.

> «…24-й отряд был сформирован в 1918 году в городе Петрограде, — прочитал на первой странице формуляра. — Осенью этого года отряд перебросили на Пермское направление, и он вошел в состав войск 3-й армии, где участвовал в боях против Колчака
>
> Эскадрилья сформирована в 1921 году на базе второго отряда, который был создан тремя годами раньше».

Каждая строка формуляра повествовала о боевых делах героев гражданской войны. Отряд действовал в январе 1919 года против немцев и Петлюры на Киевском направлении, осенью — под Тулой против кавалерии Мамонтова. Он был подчинен командованию 1-й Конной армии, вместе с которой участвовал в борьбе против Деникина и Врангеля вплоть до окончания гражданской войны.

В эскадрилью вошли впоследствии еще два отряда. Каждый из этих отрядов в годы войны вписал немало ярких страниц боевой славы.

…Советская республика в кольце врагов. По приказу В. И. Ленина летчики эскадрильи вместе с молодой Красной Армией громят интервентов, отстаивают великие завоевания Октября.

…Нарушилась связь между 8-й и 9-й армиями. Окруженная белыми бандами, 8-я армия оказалась в очень тяжелом положении. Начальник авиации 9-й армии вызвал летный состав и спросил:

— Кто возьмется выполнить задачу по восстановлению связи?

Вышел широкоплечий парень:

— Летчик Каменский готов выполнить ваше задание!

На стареньком, изношенном самолете Каменский вылетел в расположение 8-й армии. Никакие преграды не могли остановить летчика: ни пулеметный огонь, ни вражеская шрапнель, ни сотни винтовок, направленных против крохотной машины, броней которой служила лишь железная воля пилота. Каменский не только разыскал штаб армии и доставил туда секретный приказ, но по пути сбросил бомбы на головы белых.

Летчик Каменский, герой гражданской войны, первым в отряде получил высокую правительственную награду — орден Красного Знамени.

> «20 октября 1919 года. Разведка раскрыла наступление противника на Новохоперск и Поворино. Благодаря разведданным штаб 9-й армии принял меры, и атака белых была отбита».

Так лаконично записано в формуляре.

Языком цифр и фактов повествуют документы о героических подвигах летчиков.

> «За трехлетнее пребывание на фронте летчики отряда совершили 643 разведывательных боевых вылета, сбросили 705 пудов бомб; произведены ценные снимки укреплений и расположений противника.
>
> Особенно важную работу выполняло Темрюкское звено, которое воздушным бомбометанием содействовало разгрому белых, засевших в Крыму. Только за две недели звено сбросило тысячу пудов бомб».

Вот страницы, посвященные героической обороне города Балашова.

…Враг — у границ аэродрома. Весь личный состав отряда, вооруженный пулеметами и винтовками, рассыпался в цепь. На окраине города белые пошли в психическую атаку. В это время появились самолеты с красными звездами. Сильный пулеметный огонь с земли и бомбы с неба внесли смятение в ряды врага. Два дня летчики с воздуха, а наземный состав в окопах отражали атаки врага и обеспечили своевременную эвакуацию штабов и советских учреждений из города Балашова.

В формуляре — фотография группы летчиков. На ней Петров, Каменский, Чулков, Лозовский, Ильюхин, Моисеев, Нарышкин, Ерофеев. Это ветераны гражданской войны. У каждого на левом отвороте кожанки орден Красного Знамени.

…Стихли раскаты орудий гражданской войны. В 1921 году из трех прославившихся на фронтах гражданской войны авиаотрядов — 24, 35 и 49-го — была сформирована 59-я бомбардировочная эскадрилья, которой в 1924 году присвоено имя Владимира Ильича Ленина.

Как о любимом детище заботились партия, правительство и народ о первенце Советских Военно-Воздушных Сил. В 1924 году, в дни, когда проходил XIII съезд Коммунистической партии, Ленинская эскадрилья получила 19 новых самолетов, построенных на трудовые рубли рабочих и крестьян.

На фотоснимке самолеты с надписями: «Дзержинец», «Сормовец», «Красный Воронеж». Рядом стоят воины и представители рабочих, на средства которых были построены машины.

А вот еще документ — грамота от трудящихся Бухары:

> «Сегодня мы, представители Бухарской Народной Советской Республики, от имени бухарских рабочих и дехкан передаем Красному Военному Воздушному флоту два аэроплана, построенные на средства трудящихся нашей страны».
>
> «…1929 год. На Дальнем Востоке сгущаются тучи войны. Ленинская эскадрилья перебазировалась на Дальний Восток и вместе с наземными частями сражалась с врагом.
>
> Советская страна начинает создавать отечественную авиационную промышленность. На вооружение эскадрильи поступил самолет Р-1. Прибыли молодые летчики».

Прибыли молодые летчики. Это такие, как я. Дальше в формуляре чистые листы. Значит, нам продолжать историю славной эскадрильи. Это большая честь!

Мое новое жилье — небольшая комната в казарме, где живут мотористы, оружейники, электрики и другие специалисты. Железная койка с соломенным матрацем и двумя одеялами стоит в углу, рядом — тумбочка, куда поместилось почти все содержимое моего чемодана, деревянная табуретка, стол — вот и вся меблировка комнаты.

Время терять нельзя. После ужина сел за стол, разложил, на нем карту, начал изучать район полетов.

— Не помешал?

В дверях стоял командир отряда Макаров.

— Штудируем карту? — взглянув на стол, сказал он. — Дело полезное. Хотите, помогу?

— Конечно, товарищ командир.

Больше часа просидели мы за картой. Макаров терпеливо объяснял мне особенности нашего района полетов, называл и показывал характерные ориентиры, потом стал задавать вопросы. Моими ответами он остался доволен.

— Теперь сходим к бойцам, — предложил командир.

Было около девяти часов вечера, красноармейцы уже вернулись с ужина. Едва мы вошли в общежитие, раздалась команда:

— Рота, смирно!

— Вольно!

И сразу к Макарову устремились люди. В общежитии размещалось 36 младших специалистов, ни с одним из них я еще не был знаком, но Макаров знал каждого и, судя по всему, довольно часто бывал в общежитии, хотя в официальные его обязанности это не входило. Начальником команды младших специалистов был летчик-наблюдатель Бочаров, который непосредственно подчинялся начальнику штаба эскадрильи. Девять младших специалистов были в составе первого отряда. Но Макаров считал своим долгом глубоко знать каждого военнослужащего своего отряда. Он настойчиво добивался, чтобы летчики и технический состав были спаянным и дружным коллективом.

— Товарищи, нашего полку прибыло. Познакомьтесь, новый летчик Николай Каманин. Он самый молодой летчик эскадрильи, комсомолец, заядлый лыжник и шахматист. А теперь — гитару! — попросил Макаров.

Кто-то быстро принес гитару из ленинской комнаты. Присев на табуретку, Макаров взял несколько пробных аккордов и вдруг запел чистым приятным голосом. К нему поплотнее придвинулись люди и полилась дружная песня. Затем «вдарили» плясовую. И так почти до самого отбоя. Сразу стало легко. Исчезло щемящее чувство одиночества. Действительно, боевая часть — родной дом солдата.

ПЕРВЫЙ ЛЕТНЫЙ ДЕНЬ

Подготовка. — Волнение перед вылетом — Пять полетов за день. — Разбор полетов. — Мои первые ошибки.

Когда самолет мой был подготовлен к полетам, его опробовал в воздухе командир звена Смирнов. Но полеты почему-то откладывались. Я уже познакомился почти со всеми летчиками отряда и эскадрильи. Самые молодые из них — Чижиков, Подгорный и Биба. Они всего лишь на два года раньше меня закончили летную школу, и я думал, что далеко от меня не ушли. Подошел как-то к Чижикову, разговорились. Вспомнили школу.

— Привыкай, все будет нормально.

— А вы быстро привыкли?

— Как сказать? Два года службы в части — большая школа.

— И многому научились?

— Многому, а все еще мало, — задумчиво ответил Чижиков. — Научились бомбить, стрелять, фотографировать. Летаем в сложных метеоусловиях, летаем ночью. Летали на боевые задания против белокитайцев. Действовали в нескольких районах. Особенно запомнились вылеты в район, где находилась большая группировка войск белокитайцев. Мы наносили бомбовые удары с малых высот, поливали пулеметным огнем тех, кто нарушил советскую границу. Задачу выполнили, помогли ликвидировать конфликт на КВЖД.

Вот они, два года службы в строевой части: бывшие учлеты стали настоящими военными летчиками с боевой практикой. Почувствовал себя желторотым птенцом, попавшим в семейство орлов. Но где-то в сознании росла уверенность: я тоже сумею быстро войти в строй.

Прошло несколько дней, полных утомительного и тревожного ожидания. Наконец мне объявили, что завтра с 9 часов утра будут полеты и что мне нужно приготовиться.

К чему приготовиться, командир звена не сказал, но я понял: предстоит проверка на земле и в воздухе. Весь вечер просматривал конспекты по теории полета, аэронавигации и материальной части.

Два события в жизни военного летчика накрепко остаются в памяти: первый самостоятельный полет на самолете в школе и первый полет в строевой части. Если в школе за твоим полетом следят десятки глаз товарищей, вместе познающих тайны первого самостоятельного взлета, готовых простить и понять твои огрехи, то в строевой части на тебя смотрят бывалые летчики,

командиры, и они вынесут приговор не только лично тебе, но и той школе, из которой ты вышел. Двойная ответственность: за себя и за школу. Двойное волнение. Еще раз вспомнил своих инструкторов, командиров, начальника школы, их теплые напутствия.

Рано утром, взволнованный, подошел к эллингу.

— Откройте ворота, — сказал часовому.

— А вы техник или летчик? — спросил часовой. — Я вас первый раз вижу.

— Летчик.

— Рано пришли, товарищ летчик, — успокоительно произнес часовой. — Техники придут через десять минут, а летчики через час. Поторопились.

Пришлось подождать. Но вот открылись ворота эллинга. До красной черты, где производилась заправка самолетов и запуск моторов, от эллинга было около 300 метров. Этот путь самолеты преодолевали так: их выкатывали на колесах до красной черты и там переставляли на лыжи.

В отряде было 18 техников и мотористов. Для вывода самолета требовалось семь-восемь человек. Значит, чтобы вывести на линейку шесть самолетов, каждому технику и мотористу приходилось выкатывать не менее трех самолетов и тратить на это около часа времени. Надо им помогать, решил я и тут же включился в общую группу. Техники с одобрением приняли мою помощь.

И вот уже все самолеты на линейке у красной черты. Теперь их стали заправлять водой и маслом. Я взглянул на часы.

— Опаздываем, — с тревогой сказал я технику Данилову.

— Ничего, успеем.

— А если срочный вылет?

— Война кончилась. Теперь полеты учебные. Но мы и так торопимся.

Был яркий солнечный день, искрился свежий, ночью выпавший снег, температура воздуха — минус 32, но весь технический состав так напряженно работал, что никто не замечал холода. Данилыч, как все называли техника моего самолета, был одет в легкую кожаную куртку и работал без перчаток. Он успевал всюду. Пока техник заправлял двигатель маслом и водой, мы с мотористом Кирсановым переставили самолет с колес на лыжи.

Пришли летчики, и на стоянке стало людно. Все спешили поскорее запустить двигатели. Спешили и мы, но все же нас опередили. Где-то в стороне раздался сухой, гулкий треск, и над аэродромом прочно повис слитный гул работающего двигателя.

В 8.45 все самолеты эскадрильи были готовы к полетам, весь летно-технический состав выстроился на линейке.

— Смирно! — подал команду начальник штаба.

Он встретил командира эскадрильи, отрапортовал. Командиры отрядов получили задания от комэска, вернулись к летчикам.

Отряд изучил задание еще вчера, но утром, перед полетами задачи уточняли еще раз в соответствии с обстановкой и с учетом возможных изменений. Это один из законов летной работы.

— Прошу внимания, — обратился к нам командир отряда Макаров. — Ставлю задачи. Звено Табаровского выполняет задание полностью по приказу. Смирнов в первый вылет на бомбометание пойдет не с Кольцовым, а с Кануновым. Напоминаю, что взлет отрядом ровно в 12.00. Не задерживаться при выполнении первых вылетов и с дозаправкой самолетов. Выруливаем правым пеленгом. Последним рулит Каманин. С вами, товарищ Каманин, я сделаю два контрольных полета.

Чеканный, командирский слог приказа. Словно на боевую задачу. А ведь вчера вечером этот же человек держал в своих руках семиструнную гитару, рассыпал лихие переборы на всю казарму и пел задушевные песни.

— Волнуешься, Каманин? — будто невзначай спросил Макаров.

— Немного, товарищ командир.

— Это хорошо. Волноваться надо, но только не очень много. Знаешь, когда я первый раз летал, чуть не угробился. Переволновался. А мой друг слишком спокойным был, убился. Замедленная реакция, как объяснили после. Но это было давно. Теперь у нас самолеты хорошие. Летать можно. Не волнуйся. Привык к нашему солнцу?

— Привык, товарищ командир.

— Хорошее солнце. Запомни: оно всходит с востока. А мы на самом Дальнем Востоке. Для всей страны мы день начинаем.

По сигналу инженера эскадрильи почти одновременно техники запустили моторы всех самолетов. Все три отряда один за другим порулили на старт. Я рулил пятым в правом пеленге. Впереди меня — мой командир звена Алексей Смирнов. На борту его самолета пламенела надпись «Красная сибирячка». Приблизившись к старту, Смирнов знаками приказал мне зарулить на запасную линию, а сам вслед за звеном Табаровского ушел в воздух.

Вслед за первым в воздух поднялись второй и третий отряды. Они взлетали звеньями. Через две минуты на старте остался только мой самолет.

— Товарищ Каманин, вам взлет, — услышал я голос командира отряда Макарова.

— Есть взлет! — повторил команду. Оглянувшись, увидел в задней кабине моего самолета веселое лицо Макарова. Видимо, я настолько был занят выруливанием, что и не заметил, когда он сел в самолет. «Неважно начинаю, — подумал я, — не хватает внимания, попадет мне от командира».

— Полет по кругу, делайте все сами, вмешиваться в управление не буду, — сказал командир.

Дал газ, а машина ни с места. В чем дело? Оказалось, что, пока стояли, лыжи самолета пристыли к снегу. Пришлось с помощью техников раскачать машину. Самолет тронулся, я порулил к старту. На лыжах я еще не взлетал. А вдруг на черте исполнительного старта лыжи опять пристынут к снегу? Решил рулить на повышенной скорости.

— Легче. Сбавь газ, — слышу голос командира.

«Опять замечание», — зафиксировало сознание новую ошибку.

На старте осмотрелся. Полоса взлета оказалась свободной. Стартер держал зеленый флажок. Плавно дал газ, самолет стал набирать скорость с поднятым хвостом. Лыжи оторвались от снежной полосы, и через несколько секунд, чуть уменьшив давление на ручку, я перевел самолет в набор высоты.

Полет по кругу выполнил так же, как выполнял его в школе, и получил лаконичную оценку: «Замечаний нет».

— Разрешаю второй полет. Зона — над цементным заводом. Высота — 1200 метров, — приказал Макаров. — Привыкайте к снегу. В сырую погоду при взлете он тормозит, а в мороз как пушок. При посадке на сыром снегу надо быть осторожным, можно и скапотировать.

Во время второго полета в зону видимость была безграничной, небо — бездонно голубым, но все мое внимание сосредоточилось на том, чтобы не потерять аэродром, не уйти из зоны и выполнить как можно лучше задание.

Выполнил мелкие и глубокие виражи. Получил новую задачу:

— Петлю повторите еще раз… Правый переворот… Левый переворот… Следите за высотой.

Задачи следовали одна за другой, я чувствовал, что стал мокрым, хотелось снять перчатки и расстегнуть почему-то сдавивший горло шлем. Выполнив по витку правый и левый штопор, набрал высоту и осуществил скольжение по 300 метров вправо и влево.

Более 20 минут мы были в зоне. Грубых ошибок, кажется, не допустил, командир не сделал никаких замечаний, по-видимому,

я сдал экзамен.

Макаров легко выпрыгнул из кабины, когда я заруливал на запасную линию, доложил командиру эскадрильи о результатах проверки.

Вместе с Данилычем я осмотрел самолет, проверил натяжение лент расчалок. Потом мы отошли метров на десять за хвост самолета и на глаз проверили регулировку. Все было в порядке. Наш красавец «Донской рабочий» выглядел молодым и бравым.

— Товарищ летчик! Вас вызывает командир эскадрильи, — волнуясь, доложил мне моторист.

Он волновался. Не за себя, за меня. Спасибо, дружище!

Командир стоял возле посадочного знака «Т» и наблюдал, как два звена второго отряда заходили на стрельбу по наземным целям. Мишени для стрельбы с воздуха лежали на уровне «Т» и метров на триста левее взлетной полосы.

Подошел к командиру. Над аэродромом стоял грохот двигателей самолетов, проносящихся на высоте 200 метров. По мишеням вели огонь из пулеметов летчики-наблюдатели. Гул моторов сливался с треском пулеметов.

Пулеметные очереди поднимали снежные бурунчики возле мишеней. Было немного страшновато: ошибись летчик или стреляющий — пулеметные очереди могли угодить в нас.

— Товарищ командир эскадрильи, младший летчик Каманин прибыл по вашему вызову.

— Ну вот и началась ваша настоящая летная жизнь, Каманин! У вас есть все данные для хорошего летчика. Летать вы умеете, командир отряда дал вам неплохую оценку, но запомните, что вы пока только начинающий летчик.

— Понял, товарищ командир.

— Учиться вам есть у кого. Командир отряда Макаров, командир вашего звена Смирнов, летчик Власов, Чижиков умеют отлично летать в любых метеорологических условиях днем и ночью. Они знают, что такое настоящий бой. Летали на разведку, бомбили врага. Присматривайтесь к каждому их полету, а главное, не зазнавайтесь. Не бойтесь вскрывать свои ошибки. От каждого полета старайтесь взять максимально возможное для накопления летного опыта и знаний. Все! Можете идти в распоряжение командира отряда, — закончил командир.

Вот и оценка: начинающий… много и упорно учиться. Да, командир безусловно прав, я только младший летчик, и, чтобы оправдать место, которое мне посчастливилось занять в строю боевой Ленинской эскадрильи, нужно действительно работать, учиться.

Летный день продолжался. Мне разрешили произвести два самостоятельных полета по кругу. Самостоятельных! Без, инструктора, без проверяющего!

В заднюю кабину самолета сел летчик-наблюдатель Степанов. В зеркало пристально наблюдал за ним, за выражением его лица. Мне казалось, что его спокойствие напускное: он ведь знал, что я только начинающий, и это первый мой самостоятельный полет в боевой части.

Вырулил к линии старта. «Донской рабочий», как бы чувствуя ответственность момента, легко тронулся с места, плавно покатился по снегу. Данилыч, держась за левую плоскость самолета, сопровождал нас. Он был доволен и, желая меня подбодрить, два раза поднял вверх большой палец.

На линии предварительного старта остановил машину, осмотрел приборы, проверил, свободна ли полоса взлета.

Все нормально. Подняв руку, запросил разрешения на взлет. Стартер взмахнул зеленым флажком в направлении взлета. Дал газ и повел машину на взлет. Отрыва от земли почти не чувствовал, но по изменившемуся звуку мотора и увеличению давления на ручку определил, что лыжи уже оторвались от снега. Выдержал машину над землей, не дав ей «просесть» больше чем на метр, увеличил скорость, достаточную для набора высоты. Полезли вверх. Мотор работал четко и ровно, все приборы давали нормальные показания. Высота — 150 метров. Отжав ручку от себя, увеличил скорость самолета и сделал плавный левый разворот на 90 градусов.

Самолет летел на восток. Впереди виднелись снеговые шапки гор, отроги хребта Сихотэ-Алинь. До подножия гор не менее 40 километров, но поразительная прозрачность воздуха скрадывала расстояние, приближая горы. Казалось, что самолет вот-вот врежется в них.

После второго разворота полетел параллельно отрогам на высоте 400 метров. Сделав третий разворот, пошел перпендикулярно линии посадки. Убавил газ и перевел самолет на планирование. Помнил, что главное в этот момент — точный расчет и хорошая посадка.

Мне казалось, что самолет шел на приземление с недолетом. Из разворота вышел на высоте 100 метров. Полностью убрал газ. И тут мне показалось, что не только не долечу, но еще даже перелечу посадочное «Т». Решил планировать до границы аэродрома. Тогда будет видно: уходить на второй круг или производить посадку. Через несколько секунд убедился, что посадка будет нормальной.

Словно свалилась гора с плеч! Спланировал до высоты 6—8

метров, после чего понемногу уменьшил угол планирования. На высоте 70—100 сантиметров от земли самолет уже шел строго горизонтально, постепенно теряя запас скорости. Теперь надо уловить тот невидимый момент, когда самолет начнет опускаться к земле. Есть! Плавно добрал ручку на себя.

«Донской рабочий» почти неслышно коснулся снегового покрова и начал пробег с полуопущенным хвостом. Расчет нормальный, посадил самолет мягко, но трехточечной посадки не получилось. Обидно. Это уже третий промах за один летный день.

Данилыч для встречи самолета вышел далеко вперед и опять показал мне большой палец. Сделал вид, что не заметил его ободряющих знаков.

Командир отряда, стоявший у посадочного «Т», передал сигнал: еще один полет. Вот это да, нагрузка!

Второй полет выполнил удачно и по сигналу командира выключил двигатель на запасной линии. Осмотрел машину, проверил наличие горючего и пошел на доклад к командиру.

— Не устал? — спросил Макаров.

— Нет, товарищ командир. Готов к новому вылету.

— Хорошо. Летал нормально.

Командир больше о проведенных полетах не сказал ни слова. Видимо оценка «нормально» у него являлась привычной для обычных средних полетов. Так — не плохо и не отлично. Нормально. Значит, нужно много учиться. Макаров вдруг перешел на официальный тон приказа:

— В 12.00 полетим пятеркой на стрельбу. Взлетать будем четверкой в правом пеленге. Вам взлет одиночно, пристроитесь в пеленг последним, постарайтесь занять место в строю на первом развороте. На стрельбу сделаем два захода. Ваша мишень ближайшая к старту. Ближе двух размахов и двух фюзеляжей в строю к соседям не подходить, но и не отставать. Вы садитесь одиночно после посадки четверки. Все ясно, вопросы есть?

— Вопросов нет, все ясно.

— Повторите задание.

Слово в слово повторил задание и, получив разрешение, ушел готовиться к полету.

Тревога закралась в душу. И было отчего. Почему я не сказал командиру, что летал в школе на стрельбу всего один раз, а строем только трижды? Да к тому же полеты были с инструктором.

Что делать? Ведь еще не поздно вернуться и доложить командиру свои сомнения. А что он подумает? Ему может показаться, что я уже устал, или, что еще хуже, сделает вывод: Каманин боится летать строем. Нет, нужно лететь, и, отрезая

всякую возможность отступления от принятого решения, приказал технику:

— Товарищ Данилов, зовите оружейников. Готовить самолет к вылету на стрельбу.

— На стрельбу? — переспросил Данилыч.

— Да, на стрельбу. Вылет ровно в 12.00.

— Есть позвать оружейников.

Славный ты мой Данилыч! И ты, видать, учуял, что полетное задание на стрельбу для меня едва ли по силам, и где-то в тайниках души еще раз посочувствовал мне. Но виду Данилыч ни подал, работал споро, уверенно, четко, всем своим видом говорил: наш экипаж любое задание выполнит.

Ровно в 12.00 Макаров во главе четверки произвел взлет, через полминуты поднялся и я. Набрав нужную высоту, стал обдумывать, как лучше и быстрее пристроиться к группе, летящей километра на два впереди меня. Командир приказал пристроиться на первом развороте. Разворот группа сделает левый. Следовательно, чтобы догнать четверку, нужно не тащиться за ней в хвосте, а взять заранее влево и пристроиться к ней в тот момент, когда группа будет заканчивать разворот.

Теоретически все это мне было хорошо известно, но практически я выполнял маневр первый раз. Вот четверка легла в разворот, расстояние до нее быстро сокращалось. Свой «Донской рабочий» повел метров на пятьдесят выше строя и наперерез ему. Теперь самое главное — вовремя развернуться влево. Если начну разворот рано, окажусь впереди строя, чуть запоздаю — опять останусь в хвосте группы. Проскочить — плохо, отстать — еще хуже.

За время разворота все внимание сосредоточил на четверке. Успевал только иногда проверять скорость. Закончив разворот, подошел к четверке, которая шла плотным сомкнутым строем, а я все же метров на двести оказался сзади и немного выше.

Увидел, как командир звена Смирнов правой рукой похлопал по борту самолета. Это приказ подойти ближе. Прибавил газу и стал немного снижаться. Расстояние быстро сокращалось, и я поздно убрал газ. Самолет подошел очень близко к машине Смирнова. Тот сердито показал мне кулак. Понял!

Сделали большой левый круг. Все мое внимание — на выдерживании строя. Земли почти не замечал, помнил, что аэродром все время где-то слева. Взглянул на часы: прошло уже 30 минут полета.

Подошли к аэродрому. Сделали три разворота. Высота — 300 метров, впереди ясно увидел аэродром, а левее старта — пять мишеней. Понял, что нужно приготовиться к стрельбе. Высота уже

200 метров. Но что такое? Почему ведущий так рано снизился и пошел намного правее мишеней? Решил, что перед стрельбой он сделает доворот влево. Еще снизились на 100 метров.

Снял гашетку пулемета с предохранителя, перенес взгляд на прицел и тут же понял, что дело плохо: мишени много левее курса моего самолета. Но почему же ведущий, продолжая снижаться, не сделал доворота влево? Что случилось?

Вдруг раздалась пулеметная очередь. Это я неосторожно нажал на гашетку пулемета. Мне показалось, что пули подняли снежную пыль на линии старта. К счастью, старт был безлюдным. Но ведь я обстрелял его. Какое тяжелое нарушение!

Внизу под самолетом промелькнула колючая проволока на границе аэродрома. Высота не более пяти метров. Вскоре мой «Донской рабочий» был на земле. Еще ошибка: нарушил приказ командира и сел в составе пятерки. Что из того, что все это произошло непреднамеренно. И так сделал две грубейшие ошибки: обстрелял старт из пулемета и сел в строю.

Разбор полетов провел командир эскадрильи. Он дал высокую оценку всему летному составу третьего отряда. Особенно похвалил за результаты бомбометания и стрельб летчиков Власова и Чижикова. «Теперь моя очередь», — с тревогой думал я, еще ниже опуская голову. Но комэск закончил разбор, даже не упомянув моей фамилии. Что это значит?

— С вами, Каманин, у меня отдельный разговор, — сказал мне командир отряда.

— Слушаю, — ответил упавшим голосом.

— Командира эскадрильи на старте не было. Он не знает о ваших ошибках. Ему я не докладывал, на себя взял. Не хочется вас сразу ругать перед всей эскадрильей. Ошибки поняли? Вопросы есть?

— Есть, товарищ командир. Почему мы не стреляли?

— А вы разве не видели красных ракет? Их с полигона дали.

— Не заметил.

— Да, я немного поторопился и переоценил вашу подготовку, — заключил командир отряда.

Пять полетов совершил я в свой первый день в боевой части и после каждого приходил к одному и тому же выводу: чтобы стать настоящим летчиком, надо много и упорно учиться. Столько ошибок! Столько промахов!

Прошли десятилетия, а мне и поныне памятны уроки первого летного дня и выводы, которые пришлось из них сделать. Раздумывая над этим, невольно приходишь к заключению: это очень хорошо, что сразу, с первых минут жизни в летной части, старшие, опытные товарищи умели вскрыть недочеты в

подготовке молодого летчика, настроить его на деловой тон в работе. Для молодых летчиков это верный путь к вершинам летного мастерства.

ОТЧИЗНА ОБРЕТАЕТ КРЫЛЬЯ

Немного истории. — Конструкторские бюро А. Н. Туполева, Н. Н. Поликарпова. — Дальние перелеты. — Разработка вопросов боевого применения авиации.

Прошли первые месяцы напряженной учебы в боевой части. Я освоился с обстановкой, вошел в жизнь коллектива и занял в нем свое место. Время мы не растрачивали даром, каждый день был насыщен до предела или полетами, или наземной подготовкой. Не случайно я подробно вспомнил и описал свой первый летный день, в течение которого мне пришлось выполнить пять полетных заданий — нагрузка, прямо скажем, предельная, а ныне, в век реактивной авиации, недопустимая. Тогда же на таком «форсаже» летали все пилоты эскадрильи.

С каждым днем ширились горизонты моих познаний, росло боевое мастерство. Мы с интересом читали книги по авиации, журналы «Вестник Воздушного флота», «Самолет», пользовались другими источниками информации, чтобы быть в курсе авиационно-технического прогресса в стране и в мире. Это позволяло накопить определенные сведения и иметь представление об уровне развития авиации в тот период.

Что же собой представляла авиация на пороге тридцатых годов?

Немного истории.

Незавидное наследство досталось нам от старой царской России. Устаревшие по своим конструкциям самолеты, изношенные в империалистической войне, убогие заводики и мастерские, приспособленные в основном для сборки самолетов иностранных марок, закупаемых за границей, недостаток горючего, летно-технических кадров — вот общая картина авиации.

После Великой Октябрьской социалистической революции Коммунистическая партия, руководимая В. И. Лениным, предвидя неизбежные атаки внутренней и внешней контрреволюции на молодое Советское государство, с первых же дней его существования стала готовить страну и народ к вооруженной защите завоеваний Октября. Советская авиация явилась составной частью Вооруженных Сил нашего государства, и все этапы ее развития неотделимы от общего строительства, всех видов и родов войск Красной Армии.

Несколько красноречивых фактов. 28 октября (10 ноября) 1917 года в Смольном по инициативе В. И. Ленина было создано

Бюро авиационных комиссаров, а в Москве — Военно-революционный комитет по авиации Московского военного округа. В январе 1918 года Всероссийская авиационная коллегия по поручению Центрального Комитета партии и лично В. И. Ленина обратилась ко всем авиачастям с призывом организованно переходить в ряды Красной Армии. В результате удалось вывести в центр Советской России около 38 авиаотрядов, примерно 37 процентов всей авиации старой армии. В июле 1918 года на борьбу против немецких интервентов было брошено 24 авиаотряда, имевших около 160 исправных самолетов. В 1921 году в советской авиации насчитывалось 730 летчиков и летчиков-наблюдателей.

Вполне понятно, что эти силы были явно недостаточными, тем не менее на фронтах гражданской войны советские авиаторы внесли свой достойный вклад в общее дело победы, вписали много ярких страниц героизма и отваги в славную историю Воздушного флота.

На Дальнем Востоке еще продолжались бои с белогвардейцами и интервентами, а Коммунистическая партия уже призвала народ к мирному хозяйственному строительству. Необходимость укрепления обороноспособности нашей страны входила составной частью в общий план социалистического строительства. И не случайно в трудном 1921 году в обстановке послевоенной разрухи, нищеты и голода Советское правительство ассигновало на нужды авиационного строительства 3 миллиона рублей золотом. 3 миллиона! Был разработан план строительства и расширения самолето-моторостроительных и других авиапредприятий. Большое внимание вопросам развития авиации уделял X съезд партии, В. И. Ленин. В ленинском наследии насчитываются десятки документов, связанных с организацией и развитием советской авиации.

Разруха и голод не страшили энтузиастов авиации. Их согревала ленинская забота о крыльях революции, их звала на самоотверженный труд Коммунистическая партия. В 1922 и 1923 годах на авиазаводах проведены большие ремонтно-восстановительные работы. Вступил в строй ряд новых заводов — Бачмановский, моторный (бывший «Рено»), опытный самолетостроительный и другие. Развернулась научно-исследовательская работа в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), созданном и возглавляемом в первые годы профессором Н. Е. Жуковским, которого В. И. Ленин назвал «отцом русской авиации». Становились на ноги Научно-авиамоторный институт (НАМИ), Научно-опытный аэродром, Военно-воздушная академия имени

Н. Е. Жуковского и другие научные учреждения.

Зарождались и развивались новые формы и методы работы в конструкторских бюро и на заводах — планомерное коллективное проектирование и создание новых типов летательных аппаратов. Как результат усилий партии в этой области появились первые советские ласточки — новые машины: истребитель И-400, разведчик Р-1, самолеты АК-1, АНТ-1, КОМТА, первый цельнометаллический самолет АНТ-2.

Мой «Донской рабочий» — Р-1 и его собратья, которыми была вооружена наша эскадрилья, успешно выдержавшая боевые испытания в схватках с белокитайцами в 1929 году, являлись первенцами советского самолетостроения. Еще в 1923 году самолетостроители приступили к налаживанию серийного производства Р-1, а в 1924 году было выпущено уже 100 машин данной серии[1].

Уместно заметить, что самолеты Р-1 в начале 1924 года у нас закупило правительство Ирана для своего воздушного флота. 7 мая 1924 года группа Р-1 стартовала из Баку в порт Энзели (ныне Пехлеви), а затем благополучно перелетела в Тегеран. Советские самолеты уже в 1924 году вышли на международный рынок.

Новые победы были одержаны в следующем, 1925 году. Конструкторское бюро, возглавляемое А. Н. Туполевым, создало цельнометаллический тяжелый бомбардировщик ТБ-1 (АНТ-4). Переход на металлические конструкции знаменовал новый этап в истории самолетостроения. ТБ-1 был создан из советского металла — кольчугалюминия по оригинальной конструктивной схеме и имел высокие летно-технические данные: потолок около 5 тысяч метров, скорость — 200 километров в час, что ставило его в один ряд с лучшими образцами тяжелых бомбардировщиков мира.

В историю авиации вошел яркой страницей большой групповой полет шести самолетов по маршруту Москва — Монголия — Пекин, совершенный летом 1925 года. Более 7 тысяч километров преодолели советские летчики на серийных самолетах в трудных условиях — над тайгой, пустынями, через горные хребты. Советские авиаторы блестяще финишировали в Пекине, установив мировой рекорд группового полета на дальность. Поздравляя с этой победой, наш всероссийский староста М. И. Калинин писал:

> «Советская авиация за последнее время достигла значительных успехов. На самолетах, сконструированных и построенных на наших заводах, мы можем теперь совершать огромные перелеты не только над необъятной

территорией Союза ССР, но и далеко за его пределы»[2].

Партия, Центральный Комитет смотрели дальше, требовали большего. Пленум ЦК партии, состоявшийся в январе 1925 года, решительно потребовал улучшить технику, еще энергичнее совершенствовать авиацию. Была выработана программа дальнейшего развития авиации, утвержденная в мае 1925 года III Всесоюзным съездом Советов. В резолюции по докладу народного комиссара по военным и морским делам М. В. Фрунзе съезд Советов обязал правительство принять срочные меры

> «к поднятию отечественной авиапромышленности, в том числе моторостроения, до размеров, обеспечивающих необходимое развитие как гражданского, так и военного воздушного флотов»[3].

Укреплялись новой техникой, командными, летными, инженерно-техническими кадрами Военно-Воздушные Силы. В основу учебно-боевой подготовки был положен важнейший принцип советской военной науки: учиться тому, что нужно на войне, на учениях действовать в обстановке, приближенной к боевой. М. В. Фрунзе потребовал привлекать к участию в маневрах различных родов войск и авиацию. В 1924 году на маневрах Черноморского флота впервые участвовала сухопутная авиация — отряд имени Ильича, самолеты которого были построены на средства трудящихся Украины. Отряд действовал на маневрах успешно, заслужив благодарность Реввоенсовета СССР.

Военные летчики стали учиться групповой слетанности. В мае 1925 года 88 военных самолетов в групповом строю успешно пролетели по заданному маршруту. Подобные перелеты стали проводиться систематически. И не только днем. В том же 1925 году с Центрального аэродрома в Москве было предпринято несколько ночных полетов целыми подразделениями.

Боевое мастерство летного состава росло и крепло с каждым годом. Мужала наша авиация, крепче становились крылья советского народа, шедшего по пути строительства социализма.

Партия осуществила военную реформу, что весьма укрепило вооруженные силы, в том числе и военную авиацию. Вводились в строй новые авиационные предприятия, на широкую дорогу выходили научные учреждения, усиливался приток новой авиационной техники в войска, улучшалась боевая и политическая выучка личного состава авиационных частей, глубже и основательнее разрабатывались вопросы теории боевого применения Воздушного флота. Советские летчики одерживали

новые победы в воздухе.

Немало новых типов военных и гражданских самолетов было создано на пороге тридцатых годов. В 1926 году конструкторский коллектив, возглавляемый Н. Н. Поликарповым, создал одноместный истребитель И-3. В следующем году конструкторское бюро А. Н. Туполева дало новый вариант истребителя — И-4 (АНТ-5).

Большим успехом этого коллектива явилось создание в 1929 году опытного самолета АНТ-6 (ТБ-3) с четырьмя моторами М-17, который зарекомендовал себя лучшим в мире тяжелым бомбардировщиком. Самолет ТБ-3 открыл новую страницу в истории многомоторной авиации и знаменовал собой успех не только конструкторского бюро А. Н. Туполева, но и всего советского самолетостроения. Эта машина пробыла в строю почти 15 лет. На ней в первый период Великой Отечественной войны наши летчики летали в глубокий тыл врага, нанося мощные бомбовые удары по стратегическим целям.

Что же собой представлял самолет ТБ-3?

Это был свободнонесущий цельнометаллический моноплан с четырьмя моторами, установленными в крыльях. По тому времени ТБ-3 был самолет-гигант. Размах его крыльев составлял 40,5 метра, полетный вес равнялся 18 тоннам! В мире не было подобного самолета, способного поднять такой огромный груз. Он мог лететь со скоростью 230 километров в час. Летом 1932 года мы, военные летчики, летавшие в то время на самолетах Р-1 и Р-5, впервые увидели эти самолеты-гиганты. Впечатление создавалось огромное. Прямо говоря, мы, влюбленные в свой новый самолет Р-5, считавшие его чудом техники, невольно стали завидовать тем, кто летал на ТБ-3 — мощных красавцах.

Конструкторское бюро А. Н. Туполева своим самолетом ТБ-3 намного опередило зарубежных конкурентов. Известно, что французские конструкторы, неоднократно пытавшиеся создать подобный самолет, терпели неудачи. Самолетостроительным фирмам США удалось создать нечто подобное лишь в 1935 году, через шесть лет после появления ТБ-3! По поводу первого образца — бомбардировщика Б-17, вычурно названного «летающей крепостью», американцы подняли в печати невероятный шум, превознося на все лады его высокие боевые качества. Однако слабое вооружение и малая бомбовая нагрузка определили этой машине весьма скромное место в ряду посредственных машин подобного класса.

В 1929 году в майских газетах и журналах мы увидели такие фотоснимки: на Красной площади застыл, широко распластав крылья, многомоторный пассажирский самолет. Его с

восхищением рассматривали москвичи, зарубежные гости. Это был новый самолет, созданный конструкторским бюро А. Н. Туполева за четыре с половиной месяца (рекордно короткий срок). Он имел три двигателя, весил более 5 тонн, поднимал 9 пассажиров, летал со скоростью более 200 километров в час. В июне 1929 года эта машина пролетела по маршруту Москва — Одесса — Севастополь — Киев — Москва, покрыв расстояние свыше 4 тысяч километров.

В эти же годы конструкторский коллектив Н. Н. Поликарпова создал два самолета: ПО-2 (У-2) и Р-5, которым судьба уготовила долгую жизнь в авиации.

Ставший знаменитым, легендарным учебный самолет ПО-2 (У-2), построенный и испытанный в 1927 году, дал путевку в небо десяткам тысяч учлетов в клубах и летных школах. В период Великой Отечественной войны он превратился в грозную боевую машину для немецко-фашистских оккупантов, которые прозвали его образно «русс-фанер» или «ночная смерть». Целые ночные бомбардировочные полки имели на вооружении этот самолет до конца войны. Отважные «ночники», такие, как Герои Советского Союза Н. Шмелев, М. Чечнева, Е. Рябова, Н. Меклин, И. Себрова, М. Смирнова и другие, совершили на самолете ПО-2 сотни боевых вылетов, сбросив огромное количество бомб на вражеские войска.

Очень важную роль сыграла эта машина и как самолет связи. Будучи командиром штурмового авиационного корпуса, я сам сотни раз летал на этом самолете, перелетая с одного аэродрома на другой в любую погоду, в любых условиях. Когда в воздухе появлялись «мессершмитты», я вел свой послушный ПО-2 почти по вершинам сосен, нырял в балки, долины, увертываясь от вражеских атак. Славная машина, надежная, неприхотливая, простая и послушная в управлении, — таким знают летчики моего поколения ПО-2, созданный коллективом Н. Н. Поликарпова.

Другим детищем этого коллектива был самолет Р-5. С этой машиной у меня связана целая полоса летной жизни. О ней я расскажу более подробно немного позже.

Таковы были вкратце успехи советского самолетостроения в 1926—1929 годах. Эти успехи позволили нашим летчикам совершить невиданные в истории перелеты, вписать яркие страницы в историю отечественной авиации.

1926 год был отмечен большими перелетами летчиков М. А. Снегирева, Я. Н. Моисеева, М. М. Громова, С. А. Шестакова и других. Они показали всему миру растущую мощь советской авиации.

Ранним утром, когда первые лучи солнца робко золотили

облака, 20 августа 1927 года с Московского центрального аэродрома стартовал самолет АНТ-3, который поднял в небо известный военный летчик С. А. Шестаков. За 153 летных часа он сумел успешно преодолеть расстояние в 22 тысячи километров, пролетев из Москвы в Токио и обратно.

В июле 1929 года состоялся круговой европейский перелет самолета «Крылья Советов» (АНТ-9) под управлением М. М. Громова, пролетевшего расстояние 9037 километров за 53 летных часа. В августе 1929 года экипаж самолета «Страна Советов», возглавляемый С. А. Шестаковым, совершил дальний перелет по маршруту Москва — Нью-Йорк.

Молодые советские военные летчики восхищались этими свершениями своих старших товарищей, гордились ими. С каким интересом читали мы краткие газетные сообщения и обстоятельные статьи в журналах, посвященные этим событиям! В библиотеке нашей части хранились подшивки журналов «Вестник Воздушного флота» и «Самолет». Журналы были, как говорят, зачитаны до дыр.

В журналах приводилось немало интересных фактов, связанных с проблемой дальних перелетов и их историей. В 10-м и 11-м номерах «Вестника Воздушного флота» сообщалось о печальных и трагических исходах попыток американских, французских и английских летчиков совершить дальние перелеты. Так, в сентябре 1926 года американцы задумали совершить перелет по маршруту Нью-Йорк — Париж. Расстояние — 5800 километров, заданная крейсерская скорость — 160 километров в час. Построили для этой цели специальную трехмоторную машину. В прессе поднялась шумиха. Самолет стартовал, напутствуемый добрыми пожеланиями и сенсационными прогнозами… На первом же этапе маршрута экипаж самолета произвел вынужденную посадку, которая окончилась катастрофой и гибелью экипажа[4].

В сентябре 1929 года французские предприниматели попытались осуществить дальний перелет из Парижа в нашу страну, надеясь финишировать в Красноярске. Снова шумная реклама, торжественный старт. И снова самолет разбился, на этот раз на старте.

Французский летчик Торэ стал известен мировой авиационной общественности своим упорством в достижении цели. Он четыре раза стартовал для совершения дальнего перелета и каждый раз терпел неудачу. Несколько раз брали старт дальних перелетов английские летчики Керр и Гиллмен, но также неудачно и в конце концов были вынуждены отказаться от своей мечты.

Советские самолеты в дальних перелетах показали себя надежными машинами, а летчики — умелыми мастерами самолетовождения, выносливыми, волевыми людьми. Когда экипаж самолета «Страна Советов» под командованием военного летчика С. А. Шестакова в августе 1929 года успешно завершил перелет Москва — Нью-Йорк, американский авиационный журнал «Авиэйшн» в номере от 26 октября 1929 года был вынужден написать следующее:

> «Офицеры и экипаж построенного в России самолета «Страна Советов» являются храбрыми и опытными людьми. Мы предполагаем изучить их самолет с интересом, как оригинальный продукт национальной авиапромышленности».

Росла наша Родина, крепла ее экономическая мощь, вырастали крылья у советского народа. Появлялись надежные, современные по тому времени военные самолеты — истребители, бомбардировщики ближнего и дальнего действия, штурмовики, разведчики, а также машины, предназначенные для Гражданского воздушного флота. Мужали, обогащались опытом наши конструкторские бюро, совершенствовалась методика обучения летных кадров, больших успехов достигли наши ученые, военно-авиационные теоретики.

Как обстояло дело с боевым совершенствованием и теоретической подготовкой летных кадров в тот период, я уже рассказал на примере одного летного дня в нашей части. Насыщен и уплотнен был дневной летный рацион даже молодого летчика в день полетов.

Не менее плотно было спрессовано учебное время и в дни наземной подготовки. Работа на матчасти, тренажи, строевая подготовка, стрельба, изучение новой техники, — словом, ни одна минута не выбрасывалась на ветер. А в тот период нам, летчикам, было что изучать, осмысливать, внедрять в практику.

Мы получили целый ряд новых уставов и наставлений, например «Наставление по боевому применению Военных Воздушных Сил РККА», «Боевой устав пехоты», который имел главу «Авиация в пехотном бою», «Наставление штурмовой авиации», «Полевой устав РККА», в котором глубоко рассматривались вопросы боевого применения родов войск, в том числе и авиации.

В 1929 году был введен в действие «Боевой устав ВВС». В том же году дважды издавался учебник А. Лапчинского «Тактика авиации», удостоенный премии имени М. В. Фрунзе.

Все это мы должны были изучить, осмыслить, чтобы понять

роль, место и задачи авиации, а значит, и авиаторов, в боевых действиях. Надо сказать, что в то время среди теоретиков мира существовали различные мнения и теории относительно влияния авиации на ход вооруженной борьбы. Известная теория итальянского генерала Дуэ о возможности военно-воздушных сил самостоятельно и в короткий срок решить судьбу войны была принята на вооружение правящими кругами США, Германии и ряда других государств.

Этой теории, на первый взгляд, трудно было не поддаться. Однако наша советская военная доктрина, творческая мысль советских теоретиков всегда исходила из того положения, что полного разгрома врага можно добиться лишь совместными усилиями всех видов вооруженных сил, всех родов войск. А это означало, что все их надо создавать, развивать, совершенствовать, увеличивать в разумных пропорциях. Вот почему наши Вооруженные Силы развивались без какого-либо «флюса» в пользу определенного рода войск, гармонично, а учеба строилась на основе тесного взаимодействия.

Помню, по этим вопросам мы перечитали немало интересных трудов наших военных авиационных теоретиков. Среди них — работы С. А. Меженинова «Вопросы применения и организация авиации» (1924 г.), «Основные вопросы применения ВВС» (1926 г.), «Воздушные силы в войне и операции» (1927 г.), книга А. В. Сергеева «Стратегия и тактика Красного Воздушного флота» (1925 г.), труд А. С. Алгазина «Обеспечение воздушных операций» (1928 г.) и многие статьи А. Н. Лапчинского, В. В. Хрипина, Б. Л. Теплинского и других.

Все это личный состав эскадрильи имени В. И. Ленина старался использовать в своей повседневной учебе, в интересах боевого совершенствования.

НОВЫЕ РУБЕЖИ В УЧЕБЕ

Золотой принцип обучения — от простого к сложному — нарушать нельзя. — Летнаб Ван Сюн. — Учения на Амуре. — Благодарность Блюхера. — Преображенный край.

Мы летали много. Через два месяца после прибытия в часть я уже уверенно водил свой Р-1 в строю, самостоятельно летал по маршруту, овладевал способами боевого применения самолета — бомбометание, стрельба, фоторазведка, связь. Задания выполнял успешно, но впереди у меня вырисовывались новые рубежи: полеты ночью и так называемые «слепые».

Хорошо, когда обучение молодого летчика идет по четко выработанной программе, по золотому принципу: от простого — к сложному, без перескакиваний. Когда этот принцип нарушается, добра не жди. И это я прочувствовал на себе. Вместе со мной испытал тяготы и опасности и мой летнаб Ван Сюн. Вот как это произошло.

Командир отряда Макаров вел нашу шестерку самолетов по маршруту. Появилась низкая рваная облачность. Командир отряда решил идти выше облачности и, увидев окно в облаках, стал набирать высоту. Окно оказалось недостаточно большим для идущей в строю шестерки, и самолеты попали в облачность.

Летать по приборам я еще не умел, да и оборудование самолета Р-1 не было рассчитано на полет в облаках.

Серая вата облаков окружила кабину самолета со всех сторон. Через несколько секунд полета в моем представлении все смешалось: где самолеты группы, где горизонт, где верх, где низ — я не мог определить. Мне казалось, что я вот-вот столкнусь с другими самолетами или сорвусь в штопор.

Штопор! А под облачностью только 200 метров высоты, значит, я не успею вывести самолет из штопора. Надо быстрее выходить из облаков. Убрал газ и дал ручку от себя. Главное, не терять скорость, удержать самолет в режиме планирования.

Внимание было настолько напряжено, что, кроме показателя скорости и высотомера, я не видел ни одного прибора. Снижался быстро, полностью отдал ручку от себя, поставил руль поворота и ноги нейтрально. Противно свистел ветер, он задувал со всех сторон. Меня то прижимало к сиденью, то вытягивало из кабины. Было потеряно всякое ощущение о пространственном положении тела.

Одна мысль, одно страстное желание пронизывало мозг: вырваться из серой пелены, увидеть свет, землю и, главное,

горизонт. Время не позволяло оглянуться назад, в заднюю кабину, где сидел летчик-наблюдатель Ван Сюн.

С Ван Сюном мы летали уже не раз и друг к другу привыкли. По национальности он китаец. Русский язык знал слабо, но у него было прекрасное врожденное умение хорошо ориентироваться на местности, и как штурман он заслуживал всяческих похвал. Спокойный, неторопливый, опасностей не пугался. Он и в этот момент понимал обстановку и, не ожидая запроса, доложил мне:

— Высота сто пятьдесят.

Спасибо, Ван Сюн. Ты верно понял, в какую ситуацию мы попали, и хочешь мне помочь, чтобы предупредить катастрофу. Но эта проклятая облачность, когда она кончится? Еще и еще я терял драгоценные метры высоты, а серая пелена цепко держала меня в своих лапах. Прошла будто целая вечность. Внезапно в глаза ударил яркий свет, за капотом я увидел землю и через мгновение уже определил положение самолета: крутая неправильная спираль с опусканием носа. Дал полный газ, убрал левый крен и перевел самолет в горизонтальный полет. Вот, наконец, и горизонт! Высота — 100 метров.

Еще несколько секунд растерянности, и произошло бы непоправимое — самолет врезался бы в землю.

Опасность осталась позади. Я увидел горизонт, «зацепился» за него, знал, ощутил положение самолета и опять почувствовал себя способным диктовать свою волю машине. Возвратилась уверенность, тело вновь слилось в одно целое с самолетом — я вновь стал летчиком.

Весь полет в облаках продолжался не больше минуты, но бывают в жизни минуты, которые оставляют след, равный целому курсу обучения. Ведь только что могла произойти катастрофа, в итоге которой — разбитый самолет и два гроба. При хорошей погоде на отличном самолете с исправно работающим мотором и оборудованием можно было врезаться в землю, разбить самолет, убить себя и летчика-наблюдателя. И все это только потому, что многое в летном деле еще мной не освоено.

А как чувствовал себя Ван Сюн? Я навел зеркало на заднюю кабину самолета и увидел бледное лицо, плотно сжатые губы и внимательные глаза моего друга. Ван Сюн закончил школу летчиков-наблюдателей и месяц назад прибыл на стажировку к нам в эскадрилью. Приказом командира он был включен в состав моего экипажа.

— Где находимся?

— Сейчас скажу.

Ван Сюн посмотрел на карту, сличил ее с землей, нашел заметный ориентир.

— Командир… — Ван Сюн назвал квадрат, в котором мы находились.

— Курс на аэродром?

— Есть… Курс пятьдесят пять.

Славный парень Ван Сюн! Вот ведь как получается. Несколько недель назад китайские генералы-реакционеры гнали в бой своих солдат против Страны Советов, а китаец Ван Сюн в это время учился в нашей школе военному делу, чтобы принять участие в разгроме нашего общего врага.

С первого же дня знакомства с Ван Сюном мы договорились ежедневно не менее часа заниматься русским и китайским языками и меняться ролью учителя и ученика.

Но вот Ван Сюн передал мне записку, в которой был обозначен курс:

«Осталось 30 километров, курс — 53 градуса».

На аэродроме нас встретили Данилыч и старший техник отряда Чуб. Сразу посыпались вопросы:

— Где отряд?

Не успел я выбраться из самолета и удовлетворить законное любопытство, как над головой пронеслись машины нашего отряда. Они шли как на параде, красивым плотным строем в правом пеленге. Сделав круг над аэродромом и почти не размыкая строя, группа произвела посадку.

Мы с Ван Сюном подошли к командиру отряда, намереваясь доложить ему о причинах нашего отрыва от строя. Но командир не торопился выходить из кабины самолета. Он сделал вид, что не заметил нас. Затем рассмеялся и спрыгнул к нам прямо с борта кабины.

— Кто вам разрешил выйти из строя? Почему оторвались?

И, как обычно, не дожидаясь ответа, продолжил:

— Можете не отвечать, я не только знаю причину, но и, скажу откровенно, стыжусь за нее. Я еще не научил вас летать в облаках, а затащил по ошибке в довольно мощную облачность. Думал, что облачность рваная и слой ее не толще 100 метров. А когда вас не оказалось в группе, я понял свою ошибку. Сделал круг над облаками — вас нет. Подумал, что вы упали. Повел группу вниз. Пробив облачность, мы сделали четыре больших круга, внимательно осмотрели район предполагаемого вашего падения. Ничего не нашли. Ну, рад что у вас все в порядке. Теперь докладывайте.

Выслушав мой доклад о том, как все произошло, командир сказал:

— Счастлив твой бог, много и долго будешь летать! Но при

одном непременном условии: с завтрашнего дня засядешь за теорию слепого полета, а о практике позабочусь я.

— Есть, товарищ командир.

— А страху-то натерпелся?

— Я немного, а Ван Сюн как железный.

— Ну, ничего. Не рисковать — не летать. Авиация без риска не живет. К очередным полетам оборудуйте закрытую кабину.

Приказ командира я выполнил и через три-четыре месяца уже довольно сносно освоил слепой полет. Еще один рубеж летного мастерства был завоеван.

В июле 1930 года эскадрилья получила интересное и трудное задание. Во взаимодействии с наземными войсками и Амурской речной флотилией нужно было участвовать в маневрах в нижнем течении Амура. Эскадрилья в составе 19 самолетов перелетела в Хабаровск и далее в район села Троицкое на Амуре. Перелет прошел отлично, без происшествий.

Эскадрилья вела напряженную летную работу. Мы поддерживали связь с кораблями флотилии, разведывали, фотографировали и бомбили суда «противника». Практическое бомбометание, как правило, производили по движущейся за буксиром барже. Для меня эти маневры явились большой школой. Я научился с воздуха различать класс кораблей, изучил их возможности, впервые с воздуха увидел боевые порядки наземных войск, корректировал огонь артиллерии, узнал многое другое, необходимое военному летчику.

Учения окончены. Участвуя в маневрах, эскадрилья имени В. И. Ленина выполнила все задания успешно и получила отличную оценку, а летчики эскадрильи Макаров, Веселов, Власов, Чижиков, Смирнов и другие заслужили благодарность командующего ОКДВА В. К. Блюхера. Был отмечен благодарностью и мой летнаб Ван Сюн.

* * *

Во время маневров наша эскадрилья базировалась на полевом аэродроме, подготовленном на берегу Амура у небольшого стойбища гольдов Тайзан. Аэродром имел ограниченные размеры и кое-где мягкий заболоченный грунт. Летно-технический состав разместился на пароходе в сотне метров от границы посадочной полосы. Никому из нас, участников маневров, и в голову не приходило, что через два года, в 1932 году, в этих местах будет заложен прекрасный город юности — Комсомольск-на-Амуре.

В свободное время мы с Ван Сюном, а иногда и с другими

летчиками и техниками ходили в стойбище гольдов и подружились с ними. И мне хочется рассказать немного об их жизни и об Уссурийском крае в целом.

Гольды занимались летом рыболовством, а зимой — охотой. Жили бедно, и много недостатков было в их быту, низка культура. Но влияние Великого Октября сказывалось и там. Менялся вековой уклад жизни гольдов.

Гольды радушно приглашали нас в свои жилища. Делали они это с достоинством и гостеприимством хлебосольных хозяев. В стойбище еще не было школы, но несколько человек уже умели читать по-русски и каждую газету, попадавшую в руки, прочитывали от первой до последней строчки.

Смысл слова «коммунист» гольды знали хорошо. Коммунисты уже десятки раз бывали в их стойбище, они помогали разоблачать шаманов и перекупщиков-спекулянтов, установили связь гольдов с кооперацией, наладили медицинскую помощь. В стойбище велась подготовка к открытию школы и рыболовецкого промыслового кооперативного товарищества.

А ведь давно ли об Уссурийском крае ничего не было известно! В 1849 году отважный русский моряк Геннадий Невельской на паруснике «Байкал» впервые в истории открыл пролив, отделяющий Сахалин от материка. Ему удалось обнаружить устье Амура и первым войти в него. Проложив дорогу в Приморье, доказав, что Амур не теряется в песках, а имеет выход в море, что Сахалин не полуостров, а остров, Невельской открыл стране обширный и богатый край, а также пути и возможности его освоения.

Настоящий расцвет Дальнего Востока начался только с победой Советской власти. Через горы и тайгу прокладывались железные и шоссейные дороги, строились аэродромы, пристани и морские порты. Во Владивостоке, Уссурийске, Хабаровске и во многих других местах стали возникать современные заводы и фабрики. Росла добыча каменного угля и нефти, развивались лесная промышленность и рыболовство. За один десяток лет в несколько раз увеличилось население края. Маленькая народность гольдов приобщилась к культуре, цивилизации.

В 1969 году после участия в торжествах, посвященных 50-летию авиачасти, в которой начинался мой летный путь, мы с Г. С. Титовым и А. А. Леоновым посетили Владивосток и многие другие города. Космонавты были в восторге от красот Приморья, а я поражался громадными переменами, происшедшими в крае. Новые железные дороги, прекрасные асфальтированные шоссе, заводы, школы, институты увидел я там, где раньше были сопки, тайга, болота. Особенно нам понравился Владивосток. По

красоте, архитектуре и благоустройству его можно отнести к числу лучших городов нашей Родины.

ВЫПОЛНЯЕМ ОСОБОЕ ЗАДАНИЕ

Двухмесячный рейд по Приморью. — Тайны Сихотэ-Алиня. — Кроки будущих аэродромов. — После Мальчика — велосипед.

Как-то после завтрака ко мне подошел посыльный из штаба и сообщил, что меня вызывает командир эскадрильи. Я удивился: не так уж часто сам командир эскадрильи вызывал к себе рядовых летчиков. Что бы это значило?

— Здравствуйте, товарищ Каманин, — приветливо встретил меня комэск. — Как идут дела?

— Кажется, неплохо.

— У вас есть склонности к изучению Приморья. Это хорошо. Хотите основательно познакомиться с нашим краем?

— Конечно, товарищ командир.

— Вот и хорошо. Доверяем вам выполнить особое задание, — продолжал командир эскадрильи. — Вам необходимо обследовать десятка полтора полевых взлетных полос. На каждую полосу имеется аэроснимок. Это ваша работа с Ван Сюном. Пока это только условные полосы, выбранные вами с воздуха. Необходимо точно нанести их на карту крупного масштаба, составить кроки и легенду. Такова ваша задача. Вас я назначаю старшим рекогносцировочной группы. Кроме вас в состав группы входят летчик-наблюдатель Канунов и топограф-чертежник Юдин. При изучении местности не жалейте ног. Вы обязаны осмотреть площадку глазами летчика и фотографа, да, именно фотографа. Я потому и остановил выбор на вас, что вы умеете неплохо фотографировать. Каждый участок надо фотографировать с пяти-шести различных направлений, а все специфическое — особо. Два месяца даем вам на эту работу. Маршрут вашей поездки, документы, средства, способы оформления и доставки ваших донесений уточните у начальника штаба. Учтите, задание очень важное и выполнить его нужно со всей ответственностью, — закончил командир.

— Есть, товарищ командир! — ответил я и добавил то, что думал: — А как же с полетами? Два месяца…

— Что делать! Немного отстанете. Вернетесь, нагоните, я в вас уверен. Все будет в порядке, — успокоил меня комэск.

Мы собрались в путь. Из стрелковой дивизии в мое распоряжение были прикомандированы два красноармейца с парной повозкой и верховая лошадь по кличке Мальчик. Все наше походное имущество и весь личный состав — Канунов, Юдин, Науменко и Разумов — разместились в тачанке.

Ну, а разве мог я лишить себя удовольствия прокатиться в седле, изобразить лихого казака! Тем более что Мальчик оказался смирным и послушным конем. Первый день ехал верхом. Мне казалось, что я способен проделать весь путь в седле.

Весело бежал мой Мальчик, сзади погромыхивала наша тачанка, поднимая клубы придорожной пыли.

— Товарищ командир, где первый привал? — спросил Науменко, кряжистый, рыжеволосый хлопец, взявший в свои руки вожжи.

— На вершине перевала.

— Ну, это нам раз плюнуть.

— Проплюешься, Науменко, — сказал степенный и, видно, более опытный в походах красноармеец Разумов. — Дорога себя покажет.

И действительно, дорога себя показала. Мы ехали по Яковлевскому проселку. Впереди синели отроги Сихотэ-Алиня. Первые пять километров дорога была сносной, но, чем дальше, тем хуже становилась она, а в горах превратилась в тропу.

Первая гряда гор, отделяющая Приханкайскую низменность от долины Даубихе, высотой 800—1000 метров, покрыта редким хвойным лесом. Как правило, вершины имеют очень скудную растительность или совсем голые. В противоположность этому восточные склоны гряды настолько густо заросли лесом, что, увидев их, мы невольно воскликнули: вот она настоящая Уссурийская тайга!

На вершине перевала сделали привал. Было два часа дня. Над нами висело бездонное голубое небо. Далеко на западе, сливаясь с линией горизонта, чернели горы Китая, ближе смутно угадывались воды озера Ханка, а между ними и нами лежал пышный зеленый ковер Приханкайской низменности.

Хорошо был виден эллинг и труба цементного завода. Все видимое пространство на восток занимали горы, над горами висела мощная гряда кучевых облаков. Облака как бы наращивали горы и упирались в небо.

Перед нами стояли дикие, мало исследованные и почти непроходимые хребты Сихотэ-Алиня. Густо заросшие лесом, прикрытые от солнца облаками, горы казались мрачными и недоступными. Нас разделяла узкая долина реки Даубихе. Долина несколько расширялась к югу, виднелись поля и редкие деревушки. Сверху казалось, что в долине нет ни метра ровной площади и горы пологими морщинистыми складками доходят до самых берегов реки. Очень хорошо было видно и то, как распределяется растительность в горах: от подножья гор последовательно сменяются широколиственные, кедрово-

широколиственные, кедрово-еловые и пихто-еловые леса.

— Красотища! — восхищенно произнес Канунов, оглядев далекие горы.

— Чего тут красивого? — пессимистически возразил Юдин. — Глушь, дикий край. И дороги совсем нет.

— Будет дорога. И много дорог будет.

— Это когда? — перебил скептик Юдин.

— Скоро, — уверенно пробасил Канунов, — по нашим следам пойдут люди.

Конечно же, прав был Канунов. Восхищаясь вместе с ним красотой гор и долин, мы вспомнили В. К. Арсеньева, исходившего эти места вдоль и поперек. Замечательный русский путешественник, исследователь и писатель оставил нам прекрасные художественные описания природы южной части Дальнего Востока и его богатств. К этому времени я прочел его книги «В дебрях Уссурийского края» и «Дерсу Узала». Очень интересные и увлекательные книги. В них — и большая любовь автора к родному краю, и научно точное изображение уссурийской тайги и быта ее обитателей. Книгу «Дерсу Узала» высоко оценил А. М. Горький.

Полюбовавшись тайгой, мы присели к костру и пообедали.

К вечеру поблекли краски, на востоке тучи стали свинцовыми, иссиня-черными. Не без труда мы добрались до населенного пункта Яковлевка, где и устроили свой первый ночлег.

В одной из долин мы обследовали и признали ограниченно годными, без больших земляных работ, три площадки для посадки самолетов.

Километров восемьдесят мы шли на юг по долине, затем повернули на запад и вышли на Уссурийскую железную дорогу. Недалеко от разъезда обнаружили очень ровное незапаханное поле размером километр на километр. Площадка нам так понравилась, что, кроме нанесения ее на карту, черчения схем и составления описаний, мы соорудили здесь постоянные знаки: круг в центре и угольники на границе.

— Готово! Хоть сейчас принимай самолеты, — довольно потирая руки, сказал Юдин.

На следующий день на западной окраине одной деревни мы обследовали большую естественную площадку. Идеально ровное большое поле, покрытое плотным дерновым покровом, не требовало никаких дополнительных работ для того, чтобы принимать самолеты любого типа.

— И еще один подарочек летчикам, — резюмировал Юдин.

— Хорош! Подходы тоже отличные, — добавил Канунов.

Возле тачанки стреноженные кони щипали сочную траву. Видно, и им этот район понравился, они так старательно пригибались к траве, что, когда пришла пора запрягать, Науменко с явным сожалением оторвал их от этого занятия.

Особенно сложно было подыскать место для посадочных полос в районе Владивостока. Пригодных к полетам площадок мы не обнаружили, но наметили три небольших района, где, по нашему мнению, можно было их построить.

Сравнительно неплохую полосу отыскали на северо-западном берегу Амурского залива.

Двухмесячное путешествие по Приморью оставило у меня неизгладимое впечатление на всю жизнь. Я и не предполагал, что это путешествие будет полезно мне и как летчику. А это было действительно так. Я не только хорошо узнал на практике требования, предъявляемые к взлетным полосам, но и лучше других летчиков «прощупал» рельеф местности Приморья. Кроме того, у меня выработалась привычка оценивать местность с точки зрения возможности посадки и взлета самолетов. В будущем это не раз меня выручало, помогало удачно принимать решения в сложных ситуациях, возникающих в воздухе.

Итак, мы разведали Приморье, открыли площадки для использования авиацией. В те годы такая работа проводилась по всей стране, во всех уголках необъятной нашей Родины. Росла авиация, и ей становилось тесно на имевшихся аэродромах, она стала летать дальше, перелеты становились тысячекилометровыми, и тут требовались не только аэродромы, но и промежуточные посадочные площадки.

Командир эскадрильи остался очень доволен проделанной нами работой и наградил весь состав группы. Я получил велосипед. В то время это был очень большой подарок.

— Изучай Приморье, Каманин, — напутствовал комэск, вручая на торжественном собрании велосипед, — на этом коне куда лучше, чем на Мальчике.

— Мальчик не подвел, товарищ командир.

— Привык к седлу?

— За два месяца привыкнешь. На всю жизнь.

В эскадрилье нас, велосипедистов, подобралась целая группа. В воскресные дни мы выезжали на прогулки. С каждым разом делали их все более длительными.

Прошел первый год моей службы в эскадрилье имени В. И. Ленина. Каков итог? Приблизился в летном мастерстве к ветеранам эскадрильи, выполнил специальное задание по рекогносцировке посадочных полос в Приморье, прочно вошел в боевой коллектив части. Другими словами, стал по-настоящему

военным человеком, привык к дисциплине, исполнительности, осознал, что дисциплина летчику одинаково нужна и на земле, и в воздухе.

НАДО ВЕРИТЬ ПРИБОРАМ

Комдив Клышейко и комэск Огар. — Предполетная, подготовка и разборы полетов. — Иллюзии в ночном полете. — Приборы выручают.

Зима 1930/31 года была типичной для Приморья. Снег выпал в начале ноября, и сразу установились холодные, но солнечные дни. Ночью температура опускалась до 32—40 градусов, а иногда и ниже. Землю сковывал мороз. Но вот занимался день и под лучами яркого солнца мороз отступал. На южных склонах сопок появлялись проталины.

С нового года мы летали, как правило, через день, в воздухе были три-четыре часа, а иногда, при выполнении особых заданий, и больше.

Эскадрилья имени В. И. Ленина организационно входила в авиабригаду, которой командовал комдив А. Ф. Клышейко. Бригаду он принял недавно, до этого был начальником Ленинградской «терки». Нас, воспитанников этой школы, Анатолий Францевич Клышейко узнал сразу, и мы взаимно обрадовались встрече.

Комдив Клышейко особое внимание уделял ночным полетам. Большинство летчиков эскадрильи успешно и много летали ночью, это, однако, не удовлетворяло командира бригады. На первом же разборе ночных полетов он поставил эскадрилье трудную задачу.

— Ночью, на предельный радиус, в сложных метеорологических условиях должны летать все летчики эскадрильи. Все до единого, товарищи летчики!

— Вот это задача! — сказал мой неизменный летнаб Ван Сюн.

— Хорошая задача, Ван Сюн.

— Справимся ли? Шибко трудно, но должны справиться.

Наш комэск Огар являлся отличнейшим методистом, он имел большой опыт школьной работы, умел подойти к каждому летчику, верно оценить его способности, найти способы дальнейшего совершенствования летного мастерства.

Предполетная подготовка и разборы полетов, которые проводил комэск, давали нам не меньше, а, может быть, больше, чем сами практические полеты. На занятиях первое время казалось, что комэск часто повторяется, говорит о мелочах, рассказывает азы летного дела, но очень скоро мы почувствовали всю ценность его настойчивых советов, глубину предвидения, действенность методов обучения. Наше мастерство нарастало с

каждым полетом и занятием на земле.

Комэск упорно добивался, чтобы летчик был хорошо подготовлен на земле к выполнению задания в воздухе, чтобы он твердо усвоил систему осмотра самолета, порядок посадки в кабину, запуска и пробы двигателя, выруливания, взлета, выполнения задания в воздухе, посадки и вплоть до доклада о результатах полета. Он безжалостно отстранял от полетов тех летчиков, кто нарушал или пропускал хоть малейшую деталь подготовки к полетам.

На разборах полетов комэск Огар не боялся повторений. Такой элемент полета, как производство расчета на посадку ночью, и посадка самолета детально разбирались им почти на каждом занятии. В результате упорной работы командира вырабатывался единый стиль обучения полетам, отбрасывалась, как хлам, всякая отсебятина, летчики стали чувствовать себя более уверенными в своих силах. Заметно улучшилась техника пилотирования, резко сократились всякого рода неполадки.

Полет ночью по сравнению с дневным более сложен, требует высокой летной квалификации и большого напряжения всех сил. В темную ночь летчик не видит земли, не видит линии горизонта и весь полет выполняется только по точным аэронавигационным расчетам и по приборам. В те годы наши самолеты не имели еще радиооборудования, пилотажных и навигационных приборов, позволяющих ночью и в облаках летать так же, как днем при солнечном освещении. Ночной полет, как и полет в облаках, был тогда очень сложным и часто опасным делом. Тем большее удовлетворение испытывал летчик после его завершения.

Командир звена Алексей Смирнов без раскачки стал учить меня ночным полетам по кругу и в зоне. Первые ночные полеты проходили в пределах видимости стартовых огней, а также огней населенных пунктов близ аэродрома и отличались от дневных только трудностью взлета, посадки и большей опасностью в случае отказа двигателя.

Настоящие трудности начались на маршрутных ночных полетах.

Однажды мы с Ван Сюном получили задание после бомбометания на полигоне пройти по небольшому маршруту. Первый этап маршрута проходил над озером Ханка. Была ясная звездная ночь. Полет проходил нормально, мы все дальше уходили на запад от своего аэродрома, все меньше виделось световых точек на земле, и наконец они все остались позади.

Меня не беспокоило отсутствие огней на земле. В небе мерцали звезды, и это давало возможность представлять линию горизонта и положение самолета. Прошло несколько минут. И

вдруг я увидел звезды, там, где, по моим представлениям, должна быть земля. Звезды оказались повсюду: вверху, внизу, впереди, справа, слева.

Представление о том, где небо, где земля и в каком положении самолет, было потеряно.

Потеря пространственной ориентировки — беда для летчика. По этой роковой причине немало погибло летчиков со времени появления авиации. И даже ныне, в семидесятые годы, когда самолеты оснащены сложнейшими и совершеннейшими приборами, еще бывают случаи, когда летчик блуждает в пространстве точно слепой.

Надо ли говорить, как скверно почувствовал я себя в первые мгновения, попав в критическую ситуацию. Пропала уверенность в себе, в умении управлять самолетом. Продлись такое положение несколько секунд, и паника могла бы полностью овладеть мной. Последовали бы торопливые и, конечно, неправильные, губительные решения и трагический финал.

«Спокойно, Каманин. Разберись в обстановке», — мысленно успокоил себя и стал вспоминать наставления своих командиров.

«Доверяй приборам», — внушал нам комэск, и это основное правило слепого полета первым пришло мне на память. Да, действительно, глаза, чувства и ощущения могут подвести летчика, когда он не видит горизонта, но приборы не подведут.

С приборной доски на меня смотрит десяток фосфорических стрелок. Вот указатель высоты: он показывает 1800 метров. Стрелка почти замерла на одном месте, — значит, самолет не терял и не набирал высоту. Стрелки указателя скорости медленно двигалась от 170 до 175 километров в час. Компас показывал курс 260 градусов. Глаза быстро пробежали по другим приборам. Четко и ритмично работал двигатель. Все приборы, контролирующие его работу, давали нормальные показания.

Спасибо вам, комэск Огар, командир звена Смирнов. Это вы натренировали и подготовили меня к принятию правильного решения при любом положении самолета, в любой обстановке полета.

Все было в порядке, полет проходил совершенно благополучно. Тут же занялся разбором своих ощущений. Оторвался от приборов, посмотрел влево, вниз, вперед, вправо и опять увидел яркие звезды, но я уже твердо знал, что внизу не звезды, а только их отражение в водах озера Ханка.

Прошло несколько минут полета, впереди появился небольшой пучок огней. Ван Сюн передал по телефону:

— Через полторы минуты Камень-Рыболов, разворот влево, курс — 165 градусов.

Выполнил левый разворот, посмотрел вправо. Под крылом были уже не воды озера с отражением звезд, а земля, темная, с редкими огоньками селений. Земля уже не сливалась с небом, как над озером, а отделялась от него ломаной чертой пограничного хребта.

Недалеко на западе угадывалась русско-китайская граница. Ван Сюн передал:

— Разворот влево, курс 34 градуса, время полета — 17 минут.

Выполнил левый разворот, и сразу показались огни аэродрома, они были точно по курсу.

— Молодец, правильно рассчитал, — передал Ван Сюну похвалу.

Командир звена Смирнов внимательно выслушал мой доклад о полете. Рассказал ему о недоразумениях со звездами, о том, как чуть не потерял пространственную ориентировку. Командир насторожился.

— Могло кончиться плохо, товарищ Каманин.

— А кончилось хорошо.

— Это не резон. Надо отрабатывать слепой полет.

Буквально на другой же день мы в деталях стали закреплять основы и навыки слепого полета. Занимались много, настойчиво. В который раз, проверяя мои знания, командир звена Смирнов, спрашивал:

— Мнемоническое правило слепого полета?

— В слепом полете необходимо твердо знать следующее мнемоническое правило: стрелка ходит за педалью, шарик ходит за ручкой и отталкивается педалью.

— Как сохранить направление полета?

— Сохранить заданное направление в слепом полете рекомендуется в основном по указателю поворота и периодически через короткие промежутки времени проверять правильность направления полета по компасу.

Командир был доволен ответами. Вскоре я вновь летал ночью над озером Ханка, и звезды уже не вводили меня в заблуждение. Ночной полет был освоен.

КОМАНДАРМ Я. И. АЛКСНИС

Сын латвийского рыбака. — Надо знать дело, которому служишь. — Первые встречи с командармом. — Разговор о культуре поведения. — Он указал мне верную дорогу.

Есть люди, встречи с которыми оставляют в памяти неизгладимое впечатление. Проходят годы, человек может уйти из жизни, а его образ навечно остается в вашем сердце. Память бережно хранит каждую черточку, время помогает лучше понять и осмыслить склад характера, идеалы и поступки этого человека. Для меня лично таким человеком явился Яков Иванович Алкснис, коммунист, мужественный летчик, волевой военачальник, выдающийся организатор.

Ныне, на фоне минувших десятилетий, особенно отчетливо видна роль Я. И. Алксниса в становлении советского Воздушного флота, в укреплении обороноспособности нашего государства в годы первых пятилеток. Он внес большой вклад в создание могучего Воздушного флота нашей Отчизны.

Увидеть впервые Якова Ивановича мне довелось летом 1929 года на аэродроме Борисоглебской военной авиационной школы летчиков.

Мы, будущие летчики, к тому времени уже слышали об удивительной судьбе этого человека. Сын латвийского рыбака, учитель, а затем офицер царской армии, он еще в 1916 году связал свою жизнь с партией большевиков, активно участвовал в Октябрьском вооруженном восстании и гражданской войне, был удостоен ордена Красного Знамени.

В личном деле члена КПСС с 1916 года Якова Ивановича Алксниса хранится анкета, которую он заполнил в 1924 году. В ней есть такая запись:

> «В о п р о с: Какую партийно-политическую работу вы проводили в период с Февраля по Октябрьскую революцию?
>
> О т в е т: Агитацией и пропагандой разлагал царскую армию.
>
> В о п р о с: Какое принимали участие в Октябрьском перевороте?
>
> О т в е т: Участвовал в организации солдатских комитетов и смещении реакционных офицеров 7-й Туркестанской стрелковой дивизии на Западном фронте».

Я. И. Алкснис до революции окончил учительскую семинарию в городе Валмиера, потом Одесское пехотное училище. Стал офицером, участвовал в первой мировой войне. В годы гражданской войны он с оружием в руках защищал завоевания Октября, сражался против деникинцев в рядах Латышских стрелков.

После войны он закончил Военную академию, затем работал комиссаром и начальником оргуправления Главного штаба Красной Армии. Когда партия послала Я. И. Алксниса на руководящую работу в Красный Воздушный флот, он сказал: «Надо знать дело, которому служишь» — и вскоре освоил специальность авиационного механика, а затем стал летчиком. И это в то время, когда он работал заместителем начальника ВВС!

Больше всего нас поражала исключительная работоспособность Алксниса, его целеустремленность. Еще в Ленинградской военно-теоретической школе нам рассказывали, что он, бывший пехотный офицер, не за год, а за несколько недель освоил специальность авиационного механика, а затем научился пилотировать самолет. После этого не только авиационные начальники, но и мы, учлеты, знали, что почти каждое утро Я. И. Алкснис взлетал с подмосковного аэродрома и направлялся на какой-нибудь аэродром, чтобы проверить ход летной работы в части или училище. Появлялся он неожиданно. Полдня проверял, давал указания, помогал устранять недостатки. А после обеда вновь был в Москве в своем кабинете.

Знали мы и то, что с декабря 1926 года заместитель начальника ВВС глубоко и всесторонне изучал летное дело, вел большую организаторскую работу, в то же время исполнял обязанности главного редактора журнала «Вестник Воздушного флота». Помню, с каким неподдельным интересом читали мы его статью «Угроза войны и наши задачи». Сколько в ней было глубоких мыслей, заботы о воздушном могуществе нашей Родины!

Как-то утром на летное поле нашей школы опустился самолет. Командиры, инструкторы сразу подтянулись, стали заглядывать в свои летные планшеты.

— Алкснис прилетел. Алкснис, — передавалась весть по цепочке от одной группы курсантов к другой.

Мы стояли в строю возле учебного самолета. К нашей группе подошел высокий худощавый командир. Это был Я. И. Алкснис. Его сопровождали начальник школы и комиссар.

— Разрешите сделать общее построение? — обратился к нему начальник школы.

— Ни в коем случае. Полеты не прекращать. Работать по

программе.

В каждом жесте Я. И. Алксниса чувствовалась собранность, подтянутость, сосредоточенность. В негромком голосе с чуть заметным акцентом проскальзывали то неподдельная теплота, то требовательные и повелительные нотки. Даже как-то не верилось, что этот сугубо строевой командир, бывший офицер пехоты, только что безупречно «притер» самолет на три точки рядом с посадочным знаком.

Откровенно говоря, многим из нас стало немножко не по себе. По ухарской традиции, оставшейся еще от летчиков царской армии, на строевую подготовку авиаторов не обращали должного внимания. Авиация считалась уделом избранных, и летчики, бравируя своим привилегированным положением, пренебрегали армейскими строевыми канонами. Отголоски этого жили еще и в двадцатые годы. Многие командиры одевались подчеркнуто щеголевато, но в то же время иные, веря в приметы, не брились перед полетом. В поведении некоторых летчиков не чувствовалось настоящей военной выправки.

И вот перед нами Я. И. Алкснис — подтянут, тщательно выбрит, костюм отглажен, сапоги начищены до зеркального блеска. Каждый из нас невольно расправил плечи, приосанился.

Забегая вперед, скажу, что в Военно-Воздушных Силах по инициативе Я. И. Алксниса был введен так называемый строевизированный распорядок на аэродромах. Проводились строевые занятия, утренние четкие и строгие построения, развод подразделений строем, появились патрули, улучшилась служба внутреннего наряда. Благотворное влияние строгой дисциплины и уставного порядка заметно сказалось на всех сторонах жизни авиаторов. Уменьшилось число аварий и катастроф, строевой выправке летчиков стали завидовать даже представители других родов войск.

В тот памятный день заместитель начальника ВВС Алкснис сразу же включился в летную работу нашей школы. Он проверил в воздухе нескольких инструкторов, беседовал с курсантами. Мне хорошо врезались в память слова Якова Ивановича о будущем авиации, о тысячах экипажей, которым в предстоящей войне придется защищать воздушные границы Советского Союза.

Мы внимательно слушали Алксниса. Он говорил о будущем авиации, и лицо его было мечтательным. Казалось, он наяву видел исполнение своей мечты, жил ею. Однако через несколько минут нам довелось увидеть заместителя начальника ВВС и суровым. Один из учлетов небрежно выполнил рулежку. Это заметил Я. И. Алкснис. Он сразу же вызвал к себе инструктора. Нет, он не повышал голос, но слова старшего начальника

запомнились всем, кто их слышал.

— Небрежность, говорите? — переспросил Я. И. Алкснис инструктора. — От небрежности и недисциплинированности один шаг до катастрофы. Запомните это сами и каждодневно убеждайте курсантов.

Вечером Я. И. Алкснис улетел в Москву. Мы знали, что на другой день он побывает в другой части, через день — в другой школе, сам узнает, как идет учеба, где и в чем надо помочь. Таков был стиль его работы…

— Алкснис прилетел. Алкснис, — снова услышал я знакомую фразу возле нашего эллинга в один из морозных дней зимы 1931 года. К этому времени командарм второго ранга Я. И. Алкснис уже был начальником Военно-Воздушных Сил Красной Армии и членом Реввоенсовета СССР.

Состоялось общее построение авиационной бригады. После этого Я. И. Алкснис побывал в эллинге, осмотрел самолеты, затем стал работать в штабе.

— Летчика Каманина к комдиву, — передал приказание посыльный.

— Чего это? — сочувственно и тревожно спросил Ван Сюн.

— Не знаю.

Вошел в помещение штаба. Вот дверь с табличкой «Командир бригады». Волнуясь, спросил дежурного по штабу, кто находится в кабинете.

— Там Алкснис. Заходите, вас ждут.

Шагнул через порог, представился. Комдив Клышейко и командарм второго ранга Алкснис оторвались от карты, разостланной на столе.

— Хорошо, товарищ Каманин, — словно продолжая прерванный разговор, сказал комдив Клышейко, — вот товарищ Алкснис интересуется результатами вашей рекогносцировки местности Приморья.

— Вы готовы рассказать? — спросил Алкснис.

— Готов, товарищ командарм второго ранга.

— Хорошо, давайте поговорим, — и жестом Алкснис предложил подойти к столу, к развернутой карте.

Но нашу беседу скоро прервали: Алкснису принесли шифровку. Командарм прочитал ее, задумался и сказал:

— Я вас послушаю в другой раз, товарищ Каманин. Дела более срочные, — как бы извинялся он…

Стемнело. Наступил вечер. В ту зиму в эскадрилье имени В. И. Ленина не было летчика, который бы не увлекался коньками. Владимир Ушаков, Иван Подгорный, Алексей Смирнов, Михаил Власов и многие другие энтузиасты еще осенью

расчистили поле, потом залили его. Получился хороший каток. Зимой в свободное время мы с увлечением вира-жили на льду. Не был исключением и тот вечер. Каток звенел под множеством пар коньков. В паре с Михаилом Власовым мы отсчитывали круг за кругом.

В первый момент мало кто из нас обратил внимание на высокую по-юношески стройную фигуру конькобежца: мало ли техников и механиков приходило сделать круг-другой по сверкающей глади льда. Но потом кто-то из летчиков узнал в нем начальника Военно-Воздушных Сил.

— Алкснис! — словно ветер пронеслось над катком.

Не знаю почему, но именно ко мне первому обратился командарм второго ранга. Он приветливо улыбнулся, крепко пожал руку.

— Сделаем пару кругов? — Яков Иванович взял меня сильной рукой за локоть, и мы покатились.

На коньках Яков Иванович держался отлично: смело брал разгон на прямой, четко и красиво делал вираж. Катался с удовольствием. С увлечением рассказывал он о том, как скучал по конькам и лыжам в Одессе, когда учился в военном пехотном училище.

— Да и сейчас не часто приходится бывать на катке. А жаль. Физическая культура, регулярные занятия спортом и бережное отношение к здоровью должны стать профессиональными чертами летчика.

Неторопливо подводил Яков Иванович разговор к основной теме. Сам того не замечая, я разговорился. Конечно, о тех площадках, которые были намечены для будущих аэродромов, благо нас никто не подслушивал.

— Сколько вы их наметили? — спросил Алкснис. Назвал точную цифру площадок, которые нами были обследованы, зафотографированы.

— Какие, по вашему мнению, можно считать главными?

Назвал сразу три пункта.

— Каковы подходы со стороны моря? — помолчав, спросил командарм об одном из названных мною пунктов.

Я ответил.

— Завтра поговорим об этом подробнее, — сказал командарм, останавливаясь. — А теперь чуточку передохнем.

Мы остановились. Подошли остальные летчики. Разговор перекинулся на жизнь гарнизона, а потом на перспективы развития авиации. И опять я увидел выражение мечтательности на лице Алксниса. Не верилось, что этот человек может быть одновременно и суровым требовательным начальником, и вот

таким мягким, лиричным мечтателем. Весь вечер на катке он был обаятельным человеком.

Утром состоялся мой доклад о выбранных площадках, а с наступлением темноты в эскадрилье имени В. И. Ленина были организованы полеты. Разговор Алксниса с летчиками эскадрильи в ту ночь врезался в мою память особенно отчетливо.

Был маленький перерыв между вылетами. Пока механики заправляли машины, мы собрались небольшой группой. Ночь — глаз выколи, только огоньки папирос на мгновение освещали чье-либо лицо. Настроение было отличным: первые вылеты прошли успешно. Шла оживленная беседа. Кто-то ввернул крепкое словцо. И сразу, словно гром среди ясного дня:

— И как вам не стыдно? Летчик, красный командир и… нецензурщина.

Рядом с нами очутился начальник Военно-Воздушных Сил. Все сразу узнали его по характерному говору.

Пять, а может, десять минут говорил Я. И. Алкснис. Честное слово, эта беседа накрепко осталась в нашей памяти, и мы потом сами не единожды возвращались к теме о культуре поведения советского военного летчика.

Я. И. Алкснис улетел. В эскадрилье он оставил добрую память о себе и множество очень важных задач, целую программу по укреплению воздушной мощи советского Приморья. Через пять лет мне вновь довелось встретиться с этим человеком в иной обстановке, в Москве. Он, как отец, указал верную дорогу в летной службе.

ВСТУПАЮ В ПАРТИЮ ЛЕНИНА

Командир звена. — Беседы с комиссаром. — Прошу принять в партию. — Осваиваем новый самолет — Перемены в личной жизни. — Нас проверяет инспекция.

В октябре 1931 года меня назначили командиром звена. Вскоре после этого ко мне зашел комиссар эскадрильи Виктор Григорьевич Щипачев. Мы долго беседовали. Комиссар расспрашивал, как идет воспитательная работа в звене, каково настроение летчиков, штурманов, механиков, мотористов.

— Настроение отличное, товарищ комиссар, — довольно односложно ответил я на прямой вопрос.

— А в чем это видно?

— В чем? Ну, например, когда изучали материалы по итогам первой пятилетки. Люди окрылены успехами.

— Понятно, товарищ Каманин. Только надо вам, как командиру звена, этот энтузиазм направить на то, чтобы летные задания выполнялись с высоким качеством. Ведь кое-кто в звене тянется на «удовлетворительно». Предпосылки к летным происшествиям также есть. А их надо свести к нулю. Отказы техники — тоже к нулю. Это главная наша задача.

Такие беседы с комиссаром стали довольно частыми. Для меня эти беседы имели большое значение. Я стал больше заниматься в звене воспитательной работой, задумался над своей дальнейшей судьбой. Поговорил откровенно с некоторыми коммунистами и решил вступить в партию. В заявлении в партийную ячейку после немалых раздумий написал:

> «Прошу принять меня в ряды партии большевиков, которая организовала победу в дни Октября и в годы славной первой пятилетки, а теперь ведет советский народ на великое дело строительства социализма. Обязуюсь отдать все свои знания, навыки, силы, а если понадобится, то жизнь делу партии большевиков».

Приняли! В июле 1932 года я удостоился высокого звания коммуниста.

Коммунист! Нет выше и священнее звания для советского человека, нет иной цели в жизни, чем служение идеалам коммунизма. Помнится, в годы войны, когда мне доверили командовать дивизией, а затем штурмовым корпусом, в наиболее тяжелые дни ко мне подходили десятки рядовых летчиков,

техников, механиков и после официальной уставной фразы «Разрешите обратиться» высказывали свою сокровенную думу: «Хочу стать коммунистом. Прошу у вас рекомендации». И если в кабине штурмовика геройски погибал коммунист, на смену ему вставали в ряды партии десятки новых бойцов.

Или вот пример. Когда мы провожали Юрия Гагарина в космический полет, там, на космодроме, в ночь перед стартом в задушевной беседе он сказал мне: «Если будут трудности и опасности, встречу их как коммунист». Юрий Алексеевич стартовал и вернулся на Землю коммунистом.

Вспоминается и такой эпизод. Мы были с Германом Титовым в одной из зарубежных поездок. Шла бурная пресс-конференция. Советского космонавта буквально забросали вопросами: дружескими, наивными, невежественными, провокационными и явно враждебными. Герман Степанович отвечал искренне, правдиво, с присущим ему остроумием. Но вот ведущий пресс-конференцию, пригнувшись к самому микрофону, громко прочитал содержание очередной записки:

— Может ли в Советском Союзе наука вести свои исследования независимо от партии?

Герман взглянул в мою сторону. Совещаться не было времени, да это и не принято в подобных ситуациях. Я ответил ему ободряющим взглядом, кивнул головой, как бы мысленно говоря: «Смелей, сынок. Ответь им как следует, пусть знают наших, советских…»

Все это произошло мгновенно, в какие-то секунды. И вот советский космонавт выпрямился и свой ответ произнес спокойно, как клятву, на весь зал:

— Я — коммунист, и все, что я делаю, делаю в интересах партии и народа. У нашей партии нет других интересов, как служение народу, забота о его благе. Наш народ сам создал свою партию, она — родная. Поэтому и наука наша, которая служит народу, развивается под руководством Коммунистической партии. Вы довольны моим ответом, уважаемые господа?

«Уважаемые господа» заметно помрачнели, но друзья разразились бурными аплодисментами.

Именно так понимают значение ленинской партии все, кто связывает с ее идеалами свою жизнь, а если надо, идут за дело нашей партии на смерть.

Для меня в тот далекий 1932 год вступление в ряды партии явилось событием огромной важности. Оно заставило меня хорошенько подумать о своих делах, сверить свои мысли, поступки с ленинскими нормами, наметить новые рубежи.

Вспомнились предыдущие месяцы, до отказа наполненные

напряженной учебой. Мы осваивали новый самолет Р-5, а это — нелегкое дело. Хочется рассказать об этом подробнее.

Получить новый самолет — большая честь для летчика, а для начинающего тем более. В училище я не видел самолета Р-5. Едва появился он в эскадрилье, как летчики сразу полюбили его и загорелись желанием быстрее овладеть этим самолетом — новым грозным оружием нашего Воздушного флота.

Что же представлял собой новый самолет, на котором воспиталось целое поколение советских летчиков?

Еще в 1928 году конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова спроектировало и построило самолет-разведчик и ближний бомбардировщик, получивший название Р-5. Вскоре он участвовал в Международном конкурсе. Эта машина успешно конкурировала с рядом английских, французских, голландских машин и была принята на вооружение в Иране.

В 1929 году Р-5 пошел в серийное производство. Он стал применяться как разведчик в военной авиации и как почтовый самолет П-5 на линиях ГВФ.

Самолет Р-5 обладал исключительно высокими свойствами в отношении устойчивости и управляемости. Его поперечная устойчивость при полете на больших углах атаки была поразительна.

Самолет имел двигатель М-17 водяного охлаждения, что создавало свои трудности при полетах, особенно зимой в районах Сибири и Дальнего Востока. Мощность двигателя в зависимости от высоты была различной, но на высоте 4000 метров составляла 1000 лошадиных сил.

Скорость — первоопределяющий критерий для боевого самолета. Новая машина имела вполне приличные показатели для бомбардировщика-разведчика того времени. Ее крейсерская скорость равнялась 180 километрам в час, но на высоте более 1000 метров мы выжимали и до 230. Самолет был высотным, хотя и не имел специального кислородного оборудования. Его практический потолок равнялся 4500 метров, а проектный — 6000.

Еще несколько цифр, характеризующих летно-тактические данные Р-5: дальность полета — 600 километров; бомбовая нагрузка — 200 килограммов; оборонительное вооружение — 2—4 пулемета 7,62 миллиметра; посадочная скорость — 105 километров в час. По сравнению с другими машинами посадочная скорость была невысокой, что помогло в дальнейшем лично мне успешно выполнять посадки на случайные «пятачки».

Этот самолет стал серийным и прочно занял видное место в военной авиации. Нашей промышленностью было выпущено

около 6000 самолетов Р-5 разных модификаций. В первые месяцы Великой Отечественной войны наши летчики летали на нем на разведку и бомбардирование вражеских колонн. Полтора десятка лет в боевом строю находилась эта маневренная боевая машина.

С большим волнением мы приступили к овладению новым самолетом. В эскадрилье была создана для начала небольшая группа из наиболее подготовленных летчиков, которые первыми переучились на новую машину. В числе счастливчиков был и я.

Методика переучивания летчиков на новый самолет была обычной, установившейся. Изучили материальную часть, тактико-технические данные самолета, его боевые возможности. Сдали зачеты. Слетали с инструктором в простых метеоусловиях днем. Потом получили разрешение на самостоятельный вылет днем в безоблачную погоду.

— Машина строгая, — не переставал повторять верный своим правилам командир эскадрильи. — Ошибок она не прощает.

В этом мы скоро убедились. Р-5, действительно, любит точность в расчетах, особенно при заходе на посадку. При пилотировании надо точно выдерживать установленный режим полета. Однако при всей своей строгости машина имела высокую степень надежности.

Шли недели, месяцы. От одиночных полетов на Р-5 перешли к групповым. Задания усложнялись, выполняли их, как правило, успешно. Наконец и я достиг такого рубежа, когда можно было сказать, что Р-5 освоил. В личном деле в графе о прохождении службы появились новые записи: «старший летчик», затем «командир звена».

В моей личной жизни тоже произошли перемены. Я женился. В полет провожали меня жена Мария Михайловна и сын Аркадий. Они же и встречали после летного дня на пороге нашего дома радостными возгласами и улыбками.

Летная служба шла размеренным ритмом. Летали днем, ночью, в простых метеоусловиях, потом в сложных. В звене было всякое — и успехи, и неудачи. Встречались трудности, и нередко. В таких случаях обращался к опыту своих учителей — инструкторов в школах, вспоминал, как возился со своими подчиненными командир звена Алексей Смирнов и другие мастера обучения, и становилось легче исправлять ошибки.

Подоспела пора инспекции. В эскадрилью прибыла большая группа проверяющих во главе с начальником ВВС Отдельной Краснознаменной Дальневосточной армии Альбертом Яновичем Лапиным (Лапиньш).

Строго, придирчиво проверяли инспектирующие нашу выучку. Но все шло хорошо и отлично: и воздушная разведка, и

бомбометание, и воздушные стрельбы.

— Новый самолет освоен хорошо, — докладывали инструкторы начальнику ВВС.

Мы ходили именинниками. А Миша Власов при каждом случае говорил штабным работникам:

— Раскрывайте личные дела. Благодарности и награды посыплются. Потрудились — заработали.

Однако радовались мы преждевременно.

— Теперь посмотрим, как соколики стреляют из личного оружия, — сказал Лапин после очередных утренних полетов.

Мы смутились — быть двойке. Как это ни странно, но в то время летчики владели пистолетом неважно. А Лапин — старый вояка, всю гражданскую провел на фронтах, он знал цену личному оружию. Первым вышел на огневой рубеж и показал настоящий класс стрельбы. О том, как мы стреляли, вспомнить стыдно, один Миша Власов приблизился к результату ветерана. Темнее тучи ушел Лапин из тира. Молчали летчики, да и что было говорить: двойка.

— Общую оценку эскадрилье поставлю хорошую. Р-5 вами освоен. А пистолет — нет, а ведь он ваше оружие в бою, когда вы будете на земле, — внушал нам на построении Лапин, — Смотрите, через месяц заново проверю. Поймите, пистолет называется личным оружием, и надо уметь стрелять из него.

Надо ли говорить, с каким жаром взялись мы за стрелковую подготовку! Каждый из нас купил по 500 патронов и делал по 15—20 выстрелов в день. Результаты? Пришли и результаты. Через три месяца я занял второе место в эскадрилье. (Между прочим, с тех пор регулярно тренируюсь в стрельбе из пистолета.)

Начальник ВВС ОКДА А. Я. Лапин многое сделал для укрепления воздушной границы на Дальнем Востоке. Он постоянно следил, чтобы летчики учились тому, что необходимо на войне, чтобы непрерывно изыскивались новые способы боевого применения авиации, совершенствовалась тактика.

Большое внимание уделялось в те годы, да и сейчас уделяется не меньше, вопросам безаварийности. Аварии и катастрофы, к великому и прискорбному сожалению, неизбежные спутники авиации с первых ее шагов. Летчики иногда невесело шутят по этому поводу: «Икар первым взлетел, показав дорогу в небо, и первым упал на землю, показав дорогу на тот свет».

Помню, на эллинге, в котором стояли наши самолеты, во всю ширину стены красовался призыв:

> «Выполним приказ наркома: не допустим ни одной аварии».

Эскадрилья подряд несколько лет держала первенство среди авиационных частей Дальнего Востока. За безаварийную летную работу мы получали премии, благодарности, нас ставили в пример.

Но вот что случилось, когда командир ошибся в оценке погоды. В этой истории моя роль была одной из самых трудных и, прямо говоря, незавидной.

ПЯТЬ Р-5 ИДУТ НА ВЫНУЖДЕННУЮ

Прогноз синоптика и решение командира. — На краю гибели. — Сверхрискованная посадка. — Все самолеты целы.

Стрелки часов показывали пять утра. Солнце еще скрывалось за лесистым хребтом Сихотэ-Алиня, но его лучи уже позолотили высокие перистые облака. Все самолеты эскадрильи имени В. И. Ленина вырулили, на старт. Техники, мотористы, оружейники копошились у машин. Летный состав был выстроен впереди самолетов и слушал сообщение синоптика о прогнозе погоды на ближайшие часы.

— Через полтора-два часа возможно появление плотного тумана в районе аэродрома, — заключил свое сообщение синоптик.

Раздался дружный смех. И в самом деле: на востоке чуть золотились облачка, солнце уже поднималось из-за горного хребта, готовясь разогнать маленький табунок барашков-облаков и сделать небо бездонно-чистым. В этом каждый был твердо уверен. Откуда взяться туману, да еще плотному? Чудит синоптик.

Ну и поиздевались же летчики над молодым метеорологом в эти минуты! Когда схлынула первая волна оживления, начальник штаба призвал к порядку. Перед строем встал командир эскадрильи Огар.

Мы знали его как хорошего методиста, педантичного командира, привыкшего строго и неукоснительно выполнять каждую букву летных законов. Может быть, в этом скрывалась одна из черт его национального характера (он был австрийцем, хотя и основательно обрусевшим). Комэск, одетый в синий хлопчатобумажный комбинезон, с летным шлемом на поясе, подошел поближе к нашему строю, еще раз глянул в безоблачное небо.

— Я анализировал метеообстановку, — заявил комэск, — по моему мнению, нет никаких оснований опасаться внезапного появления тумана, поэтому разрешаю всем выполнять летные задания. Только помните, что летчик обязан всегда наблюдать за изменениями погоды и принимать правильные решения.

Мы повеселели. А комэск, довольный принятым решением, спросил:

— Какие вопросы будут у летного состава?

Вопросов не имелось. Прозвучала команда:

— По самолетам!

Мне предстояло обучить стрельбе по наземным целям четырех молодых летчиков. Летчик Приходько, пилоты Свиридов, Зыбнев и Казенин взлетали с минутным интервалом после меня. Взлет планировался так: перед первым разворотом надо было пройти дальше обычного по прямой и очень плавно произвести левый разворот. Ко второму развороту вся пятерка должна построиться в правый пеленг.

Более двух месяцев я уже вводил в строй молодых летчиков. С каждым из них выполнил по нескольку десятков вывозных полетов. Грубых ошибок в технике пилотирования они не допускали, но отдельные элементы пилотажа, расчета посадки и полета в строю требовали шлифовки. Накануне, во время предварительной подготовки, я с ними провел тренаж. Ныне, в эпоху реактивной авиации, для проведения тренажей созданы отличные условия: есть специальные летные тренажеры, радиоэлектронные комплексы, автоматические устройства и т. д. В то время, о котором идет речь, тренаж проводился так.

В назначенное время я собрал летчиков и стал выяснять, как усвоена задача. Это был словесный опрос.

— Товарищ Приходько. Задача на полет?

— Отработка полета строем. Стрельба по наземным целям.

— Район стрельб?

— Двадцать километров севернее…

— Восточная граница полигона?

— Железная дорога Владивосток — Хабаровск.

— Покажите по карте.

Летчик Приходько расправил свернутую в гармошку карту, острием карандаша очертил границы полигона. Другие летчики также ответили уверенно и правильно о характере задания. Проверил знание сигналов и команд при полете строем. Дело в том, что о радиосвязи мы тогда еще и не мечтали. В полете командир отдавал приказания эволюциями самолета. Их надо было знать, как таблицу умножения. Например, команду разомкнуть строй ведущий обозначал легким покачиванием самолета с крыла на крыло.

Если кто-то из летчиков допускал ошибки в ответах, я, как командир звена, добивался устранения недоработок. Этим и ограничивалась работа в канун полетов. Такая система предварительной подготовки, естественно, была далека от совершенства, но мы всемерно старались использовать каждую минуту учебного времени с пользой.

Итак, по приказу комэска мы приступили к полетам. Первым справа от меня летел младший летчик Приходько. Он обладал хорошей техникой пилотирования, прилично знал самолет, мотор

и оборудование.

В кабинное зеркало самолета мне хорошо была видна вся четверка ведомых: за Приходько летели пилоты Свиридов, Зыбнев, замыкал строй пилот Казенин.

Кстати, поясню, почему у них было звание «пилот», а не «летчик». Дело в том, что до 1931 года авиационные летные школы выпускали младших военных летчиков, командирское звание которых можно приравнять современному званию «лейтенант». С 1931 года часть летных школ стала выпускать не летчиков, а пилотов. Свиридов, Зыбнев и Казенин после окончания Одесской летной школы получили звание пилотов военной авиации.

Над полигоном легким покачиванием самолета с крыла на крыло подал команду разомкнуться. Вскоре все самолеты заняли над полигоном безопасные дистанции и стали в круг. Сделал два показательных пикирования на мишень, затем отстрелялся по ней из пулемета. Вышел из пикирования, набрал высоту 500 метров. Обучаемые приступили к стрельбе.

Все шло нормально. Летчики сделали уже по три захода на цель. Оставалось сделать еще по два захода, и задача была бы выполнена. Вдруг с командного пункта полигона в воздух взлетела серия красных ракет. Что такое? В это же время я увидел, как красноармеец подбежал к полотнищу и выложил крест: работа на полигоне запрещена.

Что делать? Дал команду всем ведомым пристроиться к моему самолету. Не прошло и пяти минут, как самолеты заняли свои места в строю. Развернул группу в сторону аэродрома. Издалека увидел эллинг. Дальше от него, на юге, стояла туча. Значит, погода резко изменилась, пришла все-таки полоса густого тумана.

Еще раз вспомнил сконфуженного синоптика, безоблачное небо над аэродромом, солнце, слепящее глаза. Вот оно коварство метеоусловий. Синоптик был прав.

Что же мне делать? Стал оценивать обстановку. С первого захода все машины посадить невозможно. Летчики еще ни разу не садились даже парой, а сесть строем пятерке на узкую полоску нашего аэродрома вообще невозможно. Дать команду разойтись на посадку, садиться каждому самостоятельно? А туман? Ведь он очень быстро и прямо-таки предательски лез на аэродром. Успеет сесть ведущий и, может быть, один из ведомых, потом аэродром закроется полностью, и для трех последних самолетов условия посадки будут чрезвычайно трудными.

Имею ли я право оставить молодых летчиков в таких сложных условиях? Последствия встречи пилотов с туманом на малой

высоте не вызывали у меня сомнений. Пойти на риск нескольких аварий и катастроф я не имел права. Как командир группы, я нес ответственность за каждый экипаж и за каждый самолет. Это святая святых командира.

Решил посадку на аэродроме не производить совсем, уйти в другой район и сесть на подходящую площадку.

Дал команду ведомым сомкнуть строй — правой рукой похлопал по правому борту самолета. Впереди в двух-трех километрах была ясно видна северная граница аэродрома, южную его половину уже закрыл серый туман.

Над центром аэродрома врезался в клочья тумана. Понял: дальше на юг лететь нельзя. Медленно развернул группу на 180 градусов, набрал высоту. Через три минуты туман остался позади, наша пятерка пошла на север.

Туман, туман, туман. Казалось, он взял в свой плен все Приморье. Правее нас параллельно курсу полета тянулся горный хребет Сихотэ-Алинь. Может, туда лететь? Но там нет площадок, пригодных для посадки самолетов. Это я знал точно. Невдалеке от нас — государственная граница с Китаем. Ее нарушать нельзя. Оставался один путь — только на север. Но мне хорошо известно, что и на север до самого Хабаровска не имелось ни единой площадки. Только возле Хабаровска был хороший аэродром.

Словно угадывая ход моих мыслей, Ван Сюн спросил по самолетному переговорному устройству:

— В Хабаровск, командир?

— Сколько туда лететь? Время?

Ван Сюн быстро сделал вычисления и доложил:

— Три часа, командир.

— А горючего?

Этот вопрос задал скорее себе самому, чем Ван Сюну. Ведь я видел указатель бензомера, знал величину ветра, скорость самолета, расстояние до Хабаровска.

— Горючего в обрез на два часа полета. Что делать, командир?

Расчудесный ты человек, Ван Сюн! Если бы я знал, что мне делать! Но решение принимать надо. Решил выбирать площадку для вынужденной посадки. Там, где сяду сам, будет садиться вся группа. Решение принято, и его понял Ван Сюн. Для экипажей ведомых самолетов передать точный смысл принятого решения было невозможно, ограничился сигналом: «Делай, как я».

Прошло уже более 20 минут, как мы летели курсом на север. В поле зрения не попалось ни одной площадки, на которой задержался бы взгляд. Правее железной дороги — холмистая местность, сопки, склоны хребта и тайга. Левее — сплошные

болота и заболоченные луга. Вот уж действительно, как в сказке: налево пойдешь… направо пойдешь… и там и тут — гибель.

До предела напрягал зрение, внимательно осматривал ровные, не имеющие деревьев площадки, но их было очень, очень мало. Километрах в десяти южнее Уссури мое внимание привлекла довольно большая ровная зеленая площадка.

На высоте 400 метров сделал полный круг над площадкой. Луг казался ровным, воды не было видно, не замечалось и характерных для болот зарослей камыша и ржавых пятен. Знаками показал: Приходько принять командование группой, самолетам стать в круг и ждать моей команды.

Приходько кивнул головой, понял. Снизился до 20 метров.

— Ну как? — спросил мнение Ван Сюна.

— Смотри, командир, — неопределенно ответил летнаб.

— А ты что видишь?

— Кажется, блестит. Вроде вода.

— Где?

— Вон там, — указал Ван Сюн на зеленеющую сбоку луговину.

— Делаю круг. Смотри, Ван Сюн.

— Хорошо, командир.

Еще снижаюсь — до 10 метров. Два раза пролетел на бреющем полете над площадкой и убедился, что внизу сильно заболоченный луг. Прав Ван Сюн: через густую высокую траву поблескивает вода, садиться нельзя, верная гибель.

Набрал высоту, вышел вперед строя и опять взял курс на север. Еще второй, третий и четвертый раз снижался над различными площадками и каждый раз набирал высоту, затем вставал в голову группы самолетов и вел строй на север. Ничего подходящего не было. Назревала трагедия.

Горючего в баках оставалось на час полета. Через 40—50 минут вся группа должна быть посажена, иначе начнутся вынужденные посадки с заглохшими моторами. Трудно садиться на вынужденную посадку вне аэродрома, а еще труднее, когда заглохнет мотор, — наверняка авария или катастрофа.

Все время смотрел на землю, на карту взглянуть было некогда, но и без карты знал, что впереди город Иман. Севернее Имана долина реки Уссури сильно сужается, горы вплотную подходят к железной дороге. Там почти нетронутая тайга до самого Хабаровска, ни о какой посадке и речи быть не может. Где же выход?

Неужели катастрофа? Вот тебе и безаварийная летная работа эскадрильи в течение ряда лет. Как мы гордились этим!

Тревожно, тяжко на душе. Но вот увидел небольшую деревню,

клочки пахотной земли. Мое внимание привлекло гречишное поле шириной метров сорок и длиной не больше ста метров.

Для нормального пробега самолета Р-5 при посадке нужно метров четыреста. Тормозов у самолетов нет, но если уменьшить посадочную скорость до минимума, тогда сократится длина пробега. Однако уменьшить скорость, на которой самолет подходит к земле, можно только до определенного предела. От искусства летчика зависит подвести самолет к земле на минимальной, близкой к эволютивной скорости, но не меньшей, иначе самолет упадет, потеряв управление.

Летчик Приходько и другие молодые пилоты уверенно сажали самолеты на аэродром длиной в полкилометра, но заставить их первый раз в жизни посадить самолет на полоску в пять раз меньшую, кажется невозможным. Но выбора не было. Надо сесть и умудриться не разбить самолеты на этом малюсеньком гречишном поле.

— Иду на посадку, Ван Сюн.

— Куда? — не понял Ван Сюн.

— Вон там, — указал на полоску гречихи. — Приготовься.

— Есть, приготовиться.

Опять оставил четверку Р-5 на высоте 400 метров, а сам пологой спиралью пошел на снижение. Уточнил направление ветра по дыму из домов деревни. Ветер был южный и довольно сильный. Решил садиться со встречным ветром, он — мой союзник.

Несколько раз, прицеливаясь, пролетел над площадкой. На северной границе площадки увидел высокий кустарник, метра четыре высотой, а на южной — сочную траву. Признаков заболоченности не обнаружил.

Обстановка критическая, на грани трагедии. А мне вдруг в голову пришла шутка, которую частенько вспоминали наши летчики и техники в минуты перекура возле вкопанной в землю бочки с водой для окурков. Здесь обычно любители шуток держали «банчок», угощая слушателей анекдотами, остротами, новостями. Именно здесь и говорили в адрес летчиков, попавших в тяжелую, аварийную ситуацию при посадке, такую фразу: «Взлететь — взлетел, а если жить хочет, то и сядет».

Вот в таком незавидном положении пришлось побывать и мне, но это положение во много крат осложнялось тем, что за мной летело четверо молодых летчиков. Разбиться с летнабом — грех большой, но тут, как говорят, человек сам расплатился за свою ошибку. А поставить на грань гибели еще четыре экипажа — это уже слишком. И видимо, сознание повышенной и чрезвычайной ответственности подхлестнуло мою волю,

мобилизовало внутренние силы на поиски выхода. И он, тяжелый, рискованный, нашелся.

В голове быстро созрел план посадки: с минимальной скоростью на высоте одного-двух метров подвести самолет к кустам, убрать обороты двигателя, врезаться в кусты, которые должны немного погасить скорость, и дальше использовать для пробега всю длину гречневого поля. Пахота и гречиха также должны тормозить самолет. В конце пробега следует развернуться влево, чтобы освободить «аэродром» для посадки ведомых. Только бы не скапотировать!

Трудно описать секунды, ушедшие на эту необычную посадку. Запомнилось только, что ни страх, ни сомнения меня не терзали. Все мои духовные и физические силы были сконцентрированы на этой труднейшей посадке.

Как и задумал, подлетел к кустам на минимальной скорости. В полсотне метров от кустов выключил мотор. Самолет с небольшим парашютированием спланировал в кусты и, продравшись через них, в трехточечном положении побежал по полю, подминая колесами цветущую гречиху. Скорость самолета заметно тормозилась, но, пробежав все гречневое поле, машина продолжала катиться по высокой траве.

В конце пробега удалось резко развернуть машину влево. Полоса для посадки других самолетов свободна. Выскочил из кабины, взглянул вверх: четыре самолета, сжигая последние литры горючего, кружились над площадкой. Дал ведомым сигнал ждать.

— Снимай комбинезон, — приказал Ван Сюну.

— Зачем, командир?

— Снимай. Вот бери мой. Выложи посадочный знак.

— Есть!

Быстро обследовал местность. Трава, в которой остановился мой самолет, была больше метра в высоту. Она росла густыми пучками и у самой земли образовывала мягкие, прогибающиеся под колесами самолетов, кочки. При торможении они могли быть причиной капотирования. Меня спасло от капотирования то, что машина выкатилась в болото уже на малой скорости.

Первым после меня зашел на посадку младший летчик Приходько. Видно было, что он очень внимательно следил за моей посадкой, понял все мои сигналы, правильно решил подводить самолет к земле при работающем двигателе с минимальной скоростью и не боялся задеть за кусты.

Его машина, точно орел, грудью врезалась в кустарник, приминая плоскостями и капотом гибкую лозу, затем побежала по золотистой гречихе.

Сердце забилось от радости… Второй самолет цел. Приходько сел отлично с первого захода. Его самолет остановился в десяти метрах от моего.

С посадкой остальных самолетов получилось значительно труднее. Свиридов, Зыбнев и Казенин боялись кустов. Сначала они пролетели на два-три метра выше кустов и могли, в лучшем случае приземлиться уже на второй половине гречневого поля. Значит, они на большой скорости выкатились бы в болото и наверняка скапотировали бы.

Мы стояли с Ван Сюном у посадочного знака, и мне приходилось то и дело приказывать своему летнабу:

— Выложить крест.

Это означало, что очередной самолет заходил на посадку с плохим расчетом и что пилоту надо уходить на второй круг.

— И этому крест… Опять крест…

— Плохо, командир. У них бензин на исходе.

— Знаю, Ван Сюн. Пусть поборют страх.

Наконец Свиридов подошел к кустарнику на высоте двух метров. Сел. За ним осмелели и другие.

Бледность лиц и тревожный блеск в глазах пилотов скрыть было нельзя. Подошли ко мне летчики, остановились в молчании. Ничего не скажешь, посадка!

Вспоминаю свое прошлое. Мне приходилось садиться не раз вне аэродрома, но эта групповая посадка была самой трудной за мою практику. Мои подчиненные первый раз в жизни произвели вынужденные посадки. Для них благополучная посадка в таких трудных условиях была огромной победой. Она стоила многих полетов в обычных условиях.

— Молодцы, ребята. Спасибо, — вот и все, что мог я им сказать.

Через три часа на железнодорожной дрезине приехал командир эскадрильи Огар, главный инженер и техники самолетов. Они привезли нам бензин. Дожидаясь их, мы не теряли времени даром. За эти часы с помощью крестьян из ближайшей деревни мы вытащили самолеты из кустарников, скосили гречиху, вырубили кусты и подготовили вполне сносную полосу для взлета. Она получилась длиной более 200 метров.

К встрече командира мы подготовились, как на параде. Самолеты поставили по линейке.

— Товарищ командир эскадрильи! — так начался мой рапорт, когда прибывшие на дрезине командиры подошли к нам. — Группа сделала вынужденную посадку. Жертв нет. Самолеты исправны. Для взлета подготовлена площадка.

— Не торопись, Каманин. Небось дров наломали…

Приняв рапорт, комэск обошел самолеты, придирчиво оглядел шасси, плоскости, поговорил с каждым летчиком. Наконец убедился, что все в порядке. И все-таки он был угрюм и мрачен. Настроение комэска понять нетрудно. Ведь за последние часы Огар пережил очень много. Когда ему сообщили по телеграфу с железнодорожной станции о нашей посадке, он не мог поверить, что удалось избежать аварий.

Видимо, он чувствовал вину за свое необдуманное решение на вылет вопреки прогнозу погоды. А признать свою ошибку кому доставляет удовольствие?

Техники заправили самолеты горючим. Комэск расспросил меня обо всех деталях полета и посадки. Потом осмотрел площадку, измерил ее шагами. И спросил меня напрямик:

— И вы уверены, что с такой площадки можно взлететь?

— Взлететь можно, но без летнаба, кроме того, надо самолет максимально облегчить. Заправить горючим в обрез, — был мой ответ.

— Кому из вашей группы можно разрешить такой взлет?

— Разрешите взлетать мне, а затем младшему летчику Приходько.

— А остальные машины? Кто их вытащит из этой мышеловки? — продолжал задавать вопросы Огар.

— Это можно решить после нашего взлета.

— А вы не боитесь? Ведь такой пятачок…

— Взлечу.

— Разрешаю…

Первой к взлету подготовили мою машину. В самолет залили горючего только на два часа полета, сняли турельный пулемет, фотоаппаратуру, инструмент. В заднюю кабину Ван Сюна не посадили. В общем, самолет был облегчен более чем на 300 килограммов. На руках откатили его в самый конец площадки. По четыре человека держали машину за правое и левое крыло, два техника вцепились в хвостовое оперение. Они должны держать самолет до тех пор, пока мотор не наберет достаточной мощности. Взлет должен напоминать катапульту.

Очень плавно прибавил обороты двигателю, машина стала дрожать, но не двигалась с места. Главный инженер поднял руку. Через секунду он резким движением опустил ее вниз, механики одновременно отпустили плоскости и хвост. Довел обороты до максимума. Самолет рывком набрал скорость, легко поднял хвост и, ускоряя бег, пошел прямо… на болото.

Я знал степень опасности и ясно представлял, что если самолет не оторвется от земли до конца пахотного участка, то он уже не взлетит, уткнется колесами в кочки и произойдет

капотирование на большой скорости, а затем пожар. Но я верил в мотор…

Машина как бы просилась оторваться от земли, но отрыв на малой скорости смертельно опасен. Только в самом конце границы взлетной полосы взял ручку на себя, «подорвал» самолет.

Машина в воздухе. Скорость полета была еще малой, самолет буквально чудом висел в воздухе.

Прошло несколько секунд, и я перевел машину в набор высоты. Сделал стандартную коробочку над площадкой, наблюдая за взлетом Приходько. Метрах в сорока от болота Приходько «подорвал» самолет от земли, но скорость была еще недостаточна, машина начала проваливаться и почти коснулась колесами травы на болоте.

Мне было видно с воздуха, как пригибалась трава от струи винта, казалось, еще мгновение — и колеса зароются в траву, потом самолет перевернется…

Но все прошло хорошо, двигатель вытянул машину, и вскоре Приходько пристроился ко мне справа. Я передал на землю условный сигнал — пилотов не выпускать.

Комэск Огар не хуже меня понял все трудности взлета и выложил крест. Это означало, что нам приказано лететь, а три самолета должны остаться на месте вынужденной посадки.

На аэродроме нас встретил командир авиабригады комдив А. Ф. Клышейко. Поспешил с докладом.

— Товарищ комдив, ввиду тумана над аэродромом…

— Отставить, все знаю, — перебил мой доклад Клышейко. — Это правда, что все самолеты целы?

— Правда, товарищ комдив.

— И готовы к взлету?

— Так точно.

— Спасибо, товарищ Каманин.

Клышейко замолчал, волнуясь, сделал два-три шага, остановился в раздумье.

— Передайте, товарищ Каманин, мою благодарность всем летчикам, — продолжил он и добавил: — Вы, наверное, не меньше нас переживали трудности и опасности этого полета… А у меня сегодня побелела голова.

На следующий день я, Михаил Власов и Алексей Смирнов благополучно перегнали на аэродром остальные три самолета. Вечером перед строем личного состава эскадрильи имени В. И. Ленина комэск Огар прочитал приказ командира бригады. Всем летчикам, благополучно совершившим вынужденную посадку, объявлялась благодарность. Меня командир бригады наградил часами.

В приказе было обращено внимание командира эскадрильи товарища Огара на недостаточно серьезное изучение метеорологической обстановки при организации полетов. Огар был весел, видимо он ждал более серьезного наказания.

— Досталось мне за дело, — в заключение сказал комэск и перешел на назидание. — Только знайте, не рисковать — не летать. Что касается метеорологов, то с ними надо дружить. И не только с ними. Со всеми, кто помогает нашей работе. Запомните: летчик — это имя собирательное. На него работают десятки людей. Умейте слушать каждого. И уважать!

ПОЛЕТ ДЛИНОЙ В ОДИННАДЦАТЬ ЧАСОВ

Во главе отряда. — Напутствие комдива. — Полет над Японским морем. — Экзамен выдержан. — Итог пятилетней службы в Приморье.

Февраль 1934 года в Приморье был студеный и солнечный. Ночью ртуть в термометрах опускалась ниже отметки 40. Днем царствовало солнце. Оно щедро, до рези в глазах рассыпало свои искрометные лучи и манило в бескрайние просторы голубого неба.

Летали мы с упоением. За первые 20 дней февраля летчики авиационного отряда, которым я командовал, налетали более 200 часов — в среднем по 20 часов на каждого.

Это, конечно, много не только по нормативам тридцатых годов, но и шестидесятых.

Что такое авиаотряд, каков его состав? В отряде было три авиационных звена по три самолета в каждом плюс моя машина — всего 10 самолетов Р-5. Отряд входил в состав легкобомбардировочной эскадрильи. На каждом самолете кроме летчика обязательно летал летчик-наблюдатель или стрелок-бомбардир.

Хозяином машины на земле был техник, он готовил ее к полету и нес полную ответственность перед летчиком за надежность работы самолета и его оборудования. Каждый техник имел помощника — моториста. Готовить самолеты к вылету технику помогали также вооруженцы, электрики и специалисты по приборам. Контроль подготовки самолетов к полету осуществляли старшие техники и командиры звеньев. Всего в отряде было 20 человек летного состава и около 40 — технического.

Комдив Клышейко дал мне немало ценных советов. Он понимал, что после звена командовать отрядом мне поначалу будет трудно. Подбодрил.

— Рад, что растут воспитанники нашей школы, Ленинградской «терки», — издали начал разговор комдив. — Не страшно?

— Конечно, боюсь, товарищ комдив. Было три самолета, теперь — десять. Было двадцать человек, теперь — шестьдесят. Неужели на мне свет клином сошелся?

— Положим, не сошелся. Есть много хороших кандидатур. Командиры звеньев. Есть постарше, поопытнее. Тем мы и сильны. Но нас учит партия сочетать старые кадры с молодыми. Хорошая

линия. Вот и решили дать тебе дорогу.

— Спасибо за доверие, товарищ комдив.

— Благодарить — потом. Сначала о деле поговорим. Предупреждаю: будет трудно, без синяков не обойдется. Но надо, чтобы их было как можно меньше. Главное — это работа с людьми. Если только увлечешься вопросами обучения, будут срывы. Надо сочетать обучение с воспитанием. Это две стороны одной медали. Людей не сторонись. Чаще бывай в общежитиях, на собраниях, совещаниях. Умей слушать подчиненных. Люди у нас хорошие…

Комдив Клышейко долго и очень интересно рассказывал о работе с людьми. Работать с людьми, растить подчиненных он умел. Учить мог, воспитывать тоже. Строгостью, заботой, советом.

Задачи, поставленные перед отрядом, были не из легких. Главная из них — уметь летать в сложных условиях днем и ночью, бомбить различные цели, постоянно быть готовыми к боевым вылетам.

В Приморье прибывали новые эскадрильи, росла сеть аэродромов. Новичкам мы уступали обжитые места. Наша часть — ветеран Приморья — передвинулась на целину. Летом 1933 года самолеты эскадрильи по тревоге поднялись в воздух и произвели посадку на голом поле. Через два-три часа на посадочной площадке было все необходимое для быстрого взлета: горячая вода, масло, сжатый воздух, бомбы.

Отряд, которым я командовал, часто поднимался по тревоге в воздух. Лучшие летчики отряда Бастанжиев, Демиров, Павлов готовили свои самолеты к вылету за 15—20 минут.

Весь отряд неоднократно взлетал через 22—25 минут после объявления тревоги. Технический состав под руководством старшего техника отряда Анатолия Разина быстро запускал моторы, подвешивал бомбы и готовил вооружение в жестокие морозы.

16 февраля 1934 года у нас был большой летный день, все летчики отряда дважды поднимались в воздух. Последний полет выполняли девяткой. По маршруту отряд вел командир звена Демиров, наиболее опытный из командиров звеньев. Мне самому очень хотелось тогда возглавить строй девятки в воздухе, но у меня было другое, необычное задание.

Наш новый командир эскадрильи А. Г. Дедюлин накануне вечером пригласил к себе меня и штурмана отряда Матвея Петровича Шелыганова и поставил перед нами такие вопросы:

— Боевые возможности самолета Р-5 хорошо выявлены. Но не все. Так ведь, товарищи?

— Мы об этом говорили не раз. Не только говорили, но и

пробовали в полетах. Машина имеет резервы для боевого применения.

— Какие резервы?

— Скорость полета, например. Можно подобрать такой режим полета, что скорость значительно возрастет. Можно и высоту увеличить.

— Завтра вам предстоит сделать первую разведку на предельную дальность. Точнее, на сверхпредельную. Давайте разработаем маршрут…

В полетном листе в графе «Задание на полет» командир эскадрильи Дедюлин собственной рукой написал:

> «Взлет 16.2.34 в 3.00, ночной полет на высоте 5 тысяч метров до расчетной точки в Японском море. После восхода солнца развернуться на север и лететь в облаках на высотах не ниже 4 тысяч метров. При отсутствии облачности полет выполнять под колпаком. Севернее траверза Имана не залетать. Общая продолжительность полета — не более 11 часов».

Мы взлетели ровно в три часа ночи. Восход солнца наблюдали над Японским морем километрах в сорока юго-восточнее Владивостока. Через несколько минут Шелыганов передал мне: «Курс — 27 градусов, после разворота на 50 минут слепой полет».

Над морем поднялось ослепительное яркое солнце. На небе ни облачка. Невольно хотелось любоваться величественной картиной рождения дня. Но задание есть задание, его надо выполнять точно. Любоваться утренними красками на бездонном небе некогда. Надо читать показания приборов, сличать их с заданием, вводить поправки, делать вычисления.

Одиннадцать часов полета. Над морем. В облаках. В закрытой кабине. На высоте 5 километров. Без кислородных масок в сильно разряженной атмосфере, при значительном кислородном голодании. Задание не из легких.

Одиннадцать часов полета без дозаправок, без посадок. А в техническом описании самолета Р-5 написано: запас горючего на 4—6 часов. Значит, этот норматив надо перекрыть ровно вдвое. Для того чтобы заставить самолет Р-5 продержаться в воздухе 11 часов, нам пришлось поставить дополнительный бак, отрегулировать карбюратор мотора на минимальный расход горючего и весь маршрут осуществлять на высоте не ниже 4 тысяч метров. Обычно Р-5 расходует в час полета около 80 литров бензина. Мы расходовали 63 литра.

Шел четвертый час полета. Холодно. Стыли ноги. Хотелось

снять их с педалей, как следует размять. В голове шумело. Сказывался недостаток кислорода.

— Как самочувствие? — спросил Шелыганова.

— Терпимо, — ответил штурман.

— Голова кружится?

— Терпимо, — повторил Шелыганов.

— Где находимся?

Шелыганов заглянул в карту, назвал координаты. Через каждые 50 минут полета я открывал колпак, определял местонахождение и после 10-минутного отдыха опять пилотировал самолет по приборам.

Особенно внимательно приходилось следить за расходом горючего. Вернуться на аэродром из полета на предельный радиус самолета с большим запасом горючего — это очень плохо, это значит не суметь использовать все возможности техники. Сесть на вынужденную посадку из-за полного израсходования горючего — это позор для летчика. Летчик и штурман всегда должны уметь найти оптимальное решение между этими двумя крайностями.

Седьмой час полета. Ноги совсем одеревенели, плохо чувствовали педали. Систематически шевелил пальцами, делал возможную физзарядку. Шум в голове усиливался. Делал глубокие вдохи.

— Самочувствие? — в который раз спросил Шелыганова.

— Терпимо, — последовал ответ.

— Тогда терпи. Еще четыре часа осталось.

Когда мы подлетали к старому аэродрому, в баках оставалось всего лишь около 10 литров бензина. Высота — 3 тысячи метров. До нового аэродрома еще 40 километров. Расчет простой: с этой высоты при любом ветре можно долететь до своего аэродрома. Старался поменьше терять высоту, держал двигатель на небольших оборотах. Вот увидел элеватор у станции, затем, еще через три минуты, на нашем аэродроме отчетливо различил самолеты.

Через 11 часов и 6 минут после взлета наш Р-5 мягко коснулся лыжами накатанной полосы. Тяжелый полет остался позади. 11 часов на высоте более 4 тысяч метров при температуре около 50 градусов мороза. Почти девять часов полет продолжался по приборам. Было о чем докладывать.

С трудом выбрался из кабины. Ноги как чужие. Рядом, пошатываясь, «учился ходить» Шелыганов.

Штурман улыбался, хлопал руками по коленям: и машина и экипаж экзамен выдержали.

Комэск Дедюлин тепло поздравил нас с выполнением задания перед строем сослуживцев — летчиков, техников, мотористов. Он

сказал:

— Командира отряда Каманина мы сегодня поздравляем с двойным успехом. Этим полетом он подвел итог своей пятилетней службы в эскадрилье. Налетал без единой аварии 1200 часов, из них 300 часов ночью. Пожелаем ему новых успехов, счастливых посадок!..

НЕТ ТАКИХ КРЕПОСТЕЙ…

Призыв партии — овладевать техникой. — Крылья Отчизны. — ТБ-3. — Рекорды советских летчиков. — Изучаем авиацию Японии.

Говорят, «не хлебом единым жив человек». Летчик живет полетами, но не только ими. Как и все советские люди, мы жили в общем строю граждан нашей Советской Отчизны, постоянно чувствуя ее пульс. И там, на Дальнем Востоке, в крае, куда самый скорый поезд приходил из Москвы лишь на 15-е сутки, мы всегда, каждый час своей жизни сверяли по кремлевским курантам, были в курсе всех событий внутренней жизни страны и международной политики.

Крылатым лозунгом тех лет был боевой клич: «Пятилетку в четыре года!» Наперекор карканью черного воронья из лагеря врагов советский народ по призыву Коммунистической партии героически год за годом с опережением графика выполнял намеченный план первой пятилетки. Энтузиазм народа был так велик, что уже в 1931 году обязательство выполнить пятилетку досрочно не казалось утопией.

Летом 1930 года состоялся XVI съезд партии. Он подвел итоги социалистического строительства: промышленность вдвое превзошла довоенный уровень, план коллективизации был перевыполнен. В основных зерновых районах коллективизация охватила половину крестьянских хозяйств.

Помню, с каким интересом изучали мы материалы первой Всесоюзной конференции работников промышленности, состоявшейся в феврале 1931 года. От имени партии и ее Центрального Комитета на конференции выступил И. В. Сталин. Партия привлекла внимание всех советских людей к необходимости всерьез овладевать новой техникой, звала на техническое перевооружение всей нашей промышленности.

> «Мы отстали от передовых стран на 50—100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в 10 лет. Либо мы сделаем это, либо нас сомнут», — говорил Сталин.

Материалы этой конференции мы изучали в системе командирской подготовки, по ним читали лекции и доклады для красноармейцев, выступали перед трудящимися городов и сел. В ленинских комнатах алели кумачовые полотнища, на которых было написано:

«Нет таких крепостей, которых большевики не могли бы взять».

Эти слова означали призыв к овладению техникой, который распространился на все сферы деятельности коммунистов, боевым девизом для каждого советского человека, нормой жизни и деятельности всего народа.

Авиационной техникой мы овладевали неустанно, с огоньком, стараясь не отстать от авиационно-технического прогресса, который на наших глазах шел сказочными темпами.

Авиация росла не на пустом месте, не сама по себе. Ее рождала советская экономика, а если говорить точнее, успехи социалистического строительства в те годы, ярко отраженные в итогах первой пятилетки. Из страны аграрной Советское государство превращалось в страну индустриальную.

Весь мир услышал об успехах нашего народа во всех областях социалистического строительства. Был создан ряд новых отраслей промышленности, в том числе самолетостроение и моторостроение. Для нас, авиаторов, это означало очень многое. Родина дала нам крылья — мощные, надежные, современные, лучшие в мире.

Выше я уже кратко говорил о том, какое большое значение имел серийный выпуск самолета-гиганта ТБ-3 (АНТ-6) в 1929 году, знаменовавшего собой новый этап в развитии советского самолетостроения. Конструкторское бюро А. Н. Туполева в содружестве с учеными предприняло немало экспериментов и творческих поисков на пути создания этого сверхтяжелого бомбардировщика.

Не следует забывать, что зарубежные конструкторы, в свое время переняв для тяжелых самолетов схему «Ильи Муромца», продолжали слепо копировать ее, идя по пути простого увеличения геометрических размеров новых машин и мощностей моторов. В итоге тяжелые машины английских, американских и других фирм представляли собой конструкции, характерные для времен первой мировой войны, — бипланы с бесчисленным количеством расчалок, подкосов и других деталей. Двигатели располагались, как правило, между плоскостями бипланной коробки. Именно так выглядели английские самолеты «Виккерс-163» «Бультон и Поль», итальянские «Капрони».

Советская конструкторская мысль шла тернистым путем эксперимента, творческого поиска, смело выдвигая новые идеи. В итоге — новые направления в самолетостроении, знаменующие новые этапы в истории авиации. Так, еще в 1925 году при постройке тяжелого бомбардировщика ТБ-1 советские

конструкторы отбросили старую схему биплана, как изжившую себя и дали новую схему цельнометаллического свободнонесущего моноплана, двигатели которого располагались в крыле.

Новый гигант ТБ-3 также был свободнонесущим цельнометаллическим монопланом. Он стал самым грузоподъемным самолетом в мире. В 1935 году эта машина была модифицирована, и ее летные данные стали еще лучшими. Главнейшей характеристикой любого самолета является так называемый коэффициент отдачи — отношение полезной нагрузки к общему полетному весу. Эта величина у самолета ТБ-3 первой модификации составляла 0,385, а у второй — 0,46. Укажем для сравнения, что одна из лучших в то время иностранных машин — немецкий самолет Ю-385 имел коэффициент отдачи всего лишь 0,333. ТБ-3 брал на борт бомбовый груз небывалого по тем временам веса — до 5 тысяч килограммов.

Перед советскими конструкторами в 1929 году была поставлена еще более грандиозная задача: создать самолет, который мог бы поднять не только 5 тонн, но и 10 и 25 тонн! Имелось в виду, что такие машины должны доставлять к целям не только бомбовый груз, но и транспортировать танки, пушки, подразделения десантников. Таким самолетом стал АНТ-16. Он создан уже в 1933 году конструкторским бюро А. Н. Туполева. Его полетный вес равнялся 33 тоннам. Это шестимоторный гигант с размахом крыльев 54 метра и высотой в линии полета 11,7 метра.

В заделе у конструкторского бюро имелся еще более внушительный самолет-уникум. Увидеть его в московском небе мне пришлось уже после челюскинской эпопеи в 1934 году. Речь идет о восьмимоторном самолете АНТ-20 «Максим Горький». Его длина равнялась 33 метрам, размах крыльев — 65 метрам, нормальный полетный вес — 42 тоннам, а в перегрузочном варианте — 54 тоннам. Он развивал скорость 260 километров в час и имел техническую дальность 2 тысячи километров.

На самолете «Максим Горький» в свободном и комфортабельном фюзеляже кроме просторного салона, в котором могли находиться 80 пассажиров, размещались фотолаборатория, кинопередвижка, электростанция. На этом самолете было перекрыто 12 мировых рекордов. Трагическую гибель экипажа, пассажиров, произошедшую из-за ухарства летчика, эскортировавшего этот гигант, тяжело переживал весь советский народ. Нам, летчикам, это было серьезным напоминанием о необходимости свято соблюдать законы летной дисциплины.

Небезынтересно было читать в газетах в тот период сообщения о попытках американцев построить машину, подобную «Максиму Горькому». Король автомобилестроения. Форд к своей славе хотел еще прибавить лавры ведущей авиационной фирмы и на своих заводах действительно построил самолет-гигант. Однако эта машина оказалась сугубо земной: из-за несовершенства конструкции она так и не поднялась в воздух.

Буржуазные ученые, выполнявшие волю своих империалистических хозяев, разрабатывали теории молниеносных войн с помощью мощных ударов с воздуха и отдавали предпочтение развитию тяжелой бомбардировочной авиации. Наша страна исходила из принципа пропорциональности в развитии всех видов вооруженных сил и родов войск, в том числе и в Военно-воздушном флоте.

В соответствии с этим, я бы сказал, золотым правилом, в нашей стране создавалась не только тяжело-бомбардировочная авиация стратегического назначения, имевшая на вооружении самолеты типа ТБ-3. Большое внимание уделялось развитию фронтовой бомбардировочной авиации, которую называют зачастую тактической, а также штурмовой, предназначенной для самого тесного взаимодействия с наземными войсками непосредственно над полем боя. Особенно сильно росла и крепла истребительная авиация — надежный щит для наземных войск, объектов тыла и населенных пунктов прифронтовой полосы.

В годы первой пятилетки были созданы новые образцы более легких бомбардировщиков, таких, как наш Р-5. Немного позднее стал конструироваться скоростной бомбардировщик СБ, а также пикирующий ПЕ-2. Для штурмовой авиации в 1930 году создавался конструкторским бюро А. Н. Туполева ТШБ (АНТ-17) — тяжелый бронированный штурмовик. Бронировались на этой машине пилотское кресло, двигатели и бензиновые баки — наиболее жизненно важные узлы самолета, а также кабины двух стрелков и бомбардира.

Огромную работу по созданию самолета-штурмовика провело специальное конструкторское бюро — ЦКБ, организованное в 1930 году. Этот коллектив спроектировал и построил два типа тяжелых штурмовиков ТШ-1 и ТШ-2, имевших хорошую броню, оборонительную огневую точку в хвосте. Скорость этих машин превышала 200 километров в час.

Не все безупречно было в этих конструкциях. Но главное, наша конструкторская мысль упорно работала над тем, чтобы удовлетворить требование ВВС — дать военной авиации надежный самолет поля боя, «летающий танк», что в конце концов привело к замечательному результату — самолету ИЛ-2.

Если говорить об истребителях периода первой пятилетки, то надо назвать прежде всего самолет И-5, созданный весной 1930 года группой конструкторов во главе с Н. Н. Поликарповым и Д. П. Григоровичем. В тот период он был самым скоростным в мире серийным истребителем: до 300 километров в час при очень малом полетном весе, исключительной маневренности и высокой вертикальной скорости. Один из вариантов И-5 имел на вооружении четыре пулемета с темпом огня 800 выстрелов в минуту.

Появление И-5, высокоманевренного полутораплана, означало новый этап в развитии маневренных истребителей с сильными моторами и мощным вооружением. Создание маневренных истребителей было одним из направлений в строительстве нашей истребительной авиации. Другое, параллельное с ним, заключалось в разработке схемы свободнонесущего моноплана для скоростных истребителей типа И-4, затем И-16 и других.

Наш истребительный парк состоял из двух, взаимно дополнявших друг друга типов самолетов — высокоманевренных полуторапланов и скоростных монопланов. Это определяло и тактику действий истребителей в предвоенный год.

В октябре 1933 года коллектив конструкторов бригады Н. Н. Поликарпова выпустил маневренный истребитель И-15 «Чайка». Это был полутораплан. Мой товарищ по летному училищу Владимир Коккинаки в 1935 году на этом самолете установил абсолютный мировой рекорд высоты полета — 14 575 метров.

«Невероятно», «Беспрецедентный случай!» — таковы были отклики зарубежной печати на сообщение о рекорде Коккинаки. И действительно, этот рекорд можно назвать беспрецедентным случаем, потому что установлен он не на специально подготовленном для этой цели самолете, а на серийном.

Надо сказать, что конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова основательно поработало над созданием самолета-истребителя. И-15 был модифицирован в И-15-бис, затем выпустили еще одну модификацию — И-153. В декабре 1933 года поступил на летные испытания новый истребитель — свободнонесущий моноплан с двумя пулеметами, сначала имевший скорость 360 километров в час, а в последующей серии — 455 километров в час. Шасси истребителя убирались с помощью пневматического привода.

Семейство этих самолетов-истребителей в середине тридцатых годов являлось вполне современным, и они прекрасно оправдали себя в боях с японскими захватчиками на Хасане и Халхин-Голе, в Китае и в небе Испании. Эти самолеты сражались

в начале Великой Отечественной войны, но по своим летно-тактическим характеристикам оказались, к сожалению, значительно слабее вражеского «мессершмитта». Новейшие советские истребители не успели полностью сменить своих устаревших предшественников.

Однако, повторяю, для середины тридцатых годов наши истребители были лучшими в мире. Так, советский И-16 имел скорость 455 километров в час и набирал высоту в 5 тысяч метров за 6,2 минуты. Французский истребитель тех лет — «Девуатин-510К» имел показатели соответственно 390 километров в час и 7,6 минуты; американский «Боинг Р-26А» — 372 километра в час и 10 минут; немецкий МЕ-109В1 — 405 километров в час и 6,8 минуты. Отрадно было сознавать, что наша страна сумела создать первоклассную авиационную технику. И все это — один из итогов первой пятилетки.

А сколько мировых рекордов было завоевано советскими летчиками в годы первой пятилетки! На весь мир уже были известны имена таких авиаторов, как А. Ф. Анисимов, В. П. Чкалов, В. А. Степанчонок, М. М. Громов, В. К. Коккинаки и другие. Они смело штурмовали мировые рекорды дальности, скорости, высоты, грузоподъемности. Этот штурм наши летчики вели смело, грамотно, уверенно.

На Западе вокруг рекордсменов и кандидатов в рекордсмены зачастую поднимался ажиотаж, создавалась нездоровая обстановка, а сами претенденты на рекорд порой шли, мягко говоря, на фальсификацию. Вот один из типичных примеров.

Французский летчик Каллизо слыл известным рекордсменом по высотным полетам. В 1924 и 1926 годах французский аэроклуб и Международная авиационная федерация утвердили два его мировых высотных рекорда: на самолете «Гурду-Лезер» он поднялся на 12 066 метров, а на машине «Блерио-Спад-61» покорил рубеж в 12 442 метра. Жажда к рекордам не давала покоя Каллизо. В августе 1927 года он заявил о новом своем полете. Старт состоялся 29 августа 1927 года на самолете «Блерио-Спад-61» с аэродрома Бюке. Финиш состоялся почти через четыре часа на аэродроме Бурже. Приземление произошло неудачно: поломалось шасси и крыло.

Каллизо тем не менее торжествовал: барограмма контрольного и запломбированного барографа показывала предельную высоту 13 тысяч метров. Корреспонденты накинулись на летчика, выуживая из него материал для сенсаций, а Каллизо не жалел красок для изображения трудностей полета при адском холоде в 60 градусов и кислородном голодании на высоте в 13 километров.

Сенсация удалась бы, если бы не одно обстоятельство. Механик, который готовил самолет к вылету, сомневался в добропорядочности летчика и тайно установил на самолете еще один барограф. Предельная высота на нем была зарегистрирована всего лишь в 4 тысячи метров.

Обман был раскрыт. Припертый к стене, фальсификатор Каллизо сознался, что он на ленте запломбированного барографа заранее вычертил барограмму симпатическими чернилами, а во время полета лишь спрыснул ее соответствующей проявляющей жидкостью.

Советские летчики самоотверженно штурмовали голубые просторы воздушного океана. В те годы они вписали в таблицу мировых рекордов немало достижений.

Было бы неправильно думать, что наши авиаторы боролись за рекорды ради рекордов. Тут, конечно, дело значительно глубже по своему смыслу. С первых дней Великого Октября нас все время пытались и пытаются запугать враги силой своего оружия. Большевики — народ не из трусливого десятка. Без бахвальства, но уверенно, с чувством собственного достоинства демонстрировали они свои достижения.

В то время, на мой взгляд, это было особенно необходимо. Международная обстановка становилась тревожной. В мире создавалась так называемая ось Рим — Берлин — Токио. В планах агрессоров японские империалисты имели свои цели. Еще в июне 1927 года видный представитель японской военщины генерал Танака представил императору Японии меморандум, в котором Маньчжурии отводилась роль плацдарма для нападения на Советский Союз.

Через несколько лет японцы приступили к осуществлению своих агрессивных планов. Они организовали провокационный взрыв на железной дороге севернее Мукдена. Взрыв взметнулся 18 сентября 1931 года, а через три месяца японцы оккупировали всю Маньчжурию. Японская армия вышла вплотную к сухопутным границам Советского Союза.

Коммунистическая партия, Советское правительство провели ряд мер по укреплению обороны Дальнего Востока. Развивалась экономика. Перебазировались воинские части к границам Маньчжурии и Кореи. Строились укрепрайоны, устанавливались береговые батареи.

Мы, летчики и авиационные командиры, усиленно изучали своего вероятного противника, его стратегию, тактику, технику, его воздушную мощь. Надо сказать, что своей авиации японцы придавали огромное значение. Не случайно лейтмотивом правящих кругов Японии в строительстве ВВС являлось

утверждение: «Сила крыльев решит вторую русско-японскую войну». Эта формула японского милитаризма кочевала по всем японским газетам и журналам, в частности, очень ясно она была высказана в статье Хитото, помещенной в журнале «Бунгоку — Дзидой» в сентябре 1931 года.

Япония создала за короткий срок весьма мощный воздушный флот. Если в 1930 году сухопутная авиация Японии состояла из 400 самолетов, а морская — из 300, то через три года эти цифры возросли соответственно до 1300 и 550 самолетов. Общий самолетный парк Японии с 1930 по 1933 год возрос с 700 до 1850 машин — в два с половиной раза. Характерно, что число японских бомбардировщиков за этот срок увеличилось более чем в четыре раза — наглядный показатель агрессивной, наступательной стратегии.

Врага надо знать. И мы тщательно изучали японские самолеты: истребители И-91, И-92, И-29; разведчики Р-88, Р-92; легкие бомбардировщики ЛБ-88; средние бомбардировщики ДОП-87; «Мицубиси-93» тяжелые бомбардировщики «Юнкерс-Г-38». Изучали организацию авиаполков, тактику действий. Но самое главное — мы сами много летали, готовились к предстоящим боям.

Курсанты «терки». Слева направо: Георгий Василевский, Сергей Сидоров, Николай Каманин, Иосиф Крайнов. Ленинград. Военно-теоретическая школа летчиков. 1928 г.

Летная группа курсантов со своим инструктором. Слева направо: Иван Денисенко, Николай Каманин, Анатолий Костромин (инструктор), Борис Арефьев и Михаил Нейман. Борисоглебск. Военное училище летчиков. 1929 г.

Летный состав авиаэскадрильи имени В. И. Ленина. В центре сидят: командир эскадрильи Карклин (в шинели), справа начальник штаба Л. И. Нарышкин, слева комиссар В. Г. Щипачев. ДВК. 1930 г.

На вооружении эскадрильи были самолеты Р-1, построенные на добровольные взносы трудящихся

СПАСЕНИЕ ЧЕЛЮСКИНЦЕВ

В ЛЕДЯНОМ ПЛЕНУ

Крайний Север, его освоение. — Рейд отважных. — Затонул, раздавленный льдами. — Для спасения челюскинцев «самолеты всего реальней. Шмидт».

Шел 1934 год. Вторая пятилетка набирала темпы во всех областях народного хозяйства, в науке, культуре, искусстве. Величайшие революционные преобразования произошли в самых отдаленных уголках нашей необъятной страны. Советский человек стал настойчиво пробивать окно даже, казалось бы, в неприступное царство Арктики, царство льда и безлюдья, ревниво охраняемое суровым климатом.

Всякая борьба сопряжена с временными неудачами, поражениями, а иногда и с жертвами. Выстоять в минуты критических испытаний и опасностей, преодолеть встретившиеся на пути препятствия — удел сильных духом. Суровым испытанием для советских людей явилась челюскинская эпопея. Для нас она началась летом 1933 года, когда мы прочитали в газетах следующее краткое сообщение:

««ЧЕЛЮСКИН» ПРИБЫЛ В ЛЕНИНГРАД

Ленинград. 25 июня 1933 года (корр. «Правды»). Сегодня в ленинградский порт прибыл новый советский ледокольный пароход «Челюскин», построенный по заказу Главсеверопути в Копенгагене. Его водоизмещение — 7000 тонн, мощность — 2400 лошадиных сил, скорость — до $12^1/_2$ узлов в час.

В этом году на «Челюскине» будет повторен прошлогодний исторический рейс «Сибирякова» — из Архангельска во Владивосток. Экспедицией руководит проф. О. Ю. Шмидт».

«Челюскин» вышел в Балтийское море, обогнул Скандинавский полуостров и 10 августа 1933 года из Мурманска начал свой исторический путь, пересекая моря Арктики. Советские люди с интересом и волнением следили за движением корабля, на борту которого находилась научная экспедиция. Перед экспедицией была поставлена задача небывалой трудности: обогнуть весь материк за одну навигацию, без зимовки, доказать,

что караваны судов могут проходить по Северному морскому пути на всем его протяжении с запада на восток.

Когда к нам в эскадрилью приходили свежие газеты, мы сначала искали в них заметки и сообщения о челюскинском походе. В ленинской комнате повесили карту Северного Ледовитого океана, на которой отмечали путь «Челюскина». Вот уже пройдено Карское море, осталась позади Северная Земля, затем море Лаптевых, Восточно-Сибирское, впереди — Берингов пролив.

Казалось, победа близка. Но коварство Арктики безгранично. «Челюскин», зажатый во льдах, схвативших корабль мертвой хваткой, лег в дрейф. Экипаж принял бой: остался на корабле, пережил труднейшую арктическую ночь. Люди вели борьбу со стихией и не прекращали научной работы.

В середине февраля 1934 года весь земной шар облетела радиограмма, которую напечатали газеты, наверное, всех стран мира. Вот она:

««ЧЕЛЮСКИН» ЗАТОНУЛ. ЭКИПАЖ ПАРОХОДА ВЫСАДИЛСЯ НА ЛЕД

Полярное море, 14 февраля (передано по радио).

13 февраля в 15 часов 30 минут в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэллен «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов.

Уже последняя ночь была тревожной из-за частых сжатий и сильного торошения льда. 13 февраля в 13 часов 30 минут внезапным сильным напором разорвало левый борт на большом протяжении от носового трюма до машинного отделения. Одновременно лопнули трубы паропровода, что лишило возможности пустить водоотливные средства, бесполезные, впрочем, ввиду величины течи.

Через два часа все было кончено. За эти два часа организованно, без единого проявления паники, выгружены на лед давно подготовленный аварийный запас продовольствия, палатки, спальные мешки, самолет и радио. Выгрузка продолжалась до того момента, когда нос судна уже погрузился под воду. Руководители экипажа и экспедиции сошли с парохода последними за несколько секунд до полного погружения.

Пытаясь сойти с судна, погиб завхоз Могилевич. Он

был придавлен бревном и увлечен в воду. Остальные невредимы, здоровы. Живем в палатках, строим деревянные бараки. У каждого — спальный мешок, меховая одежда…

Начальник экспедиции Шмидт».

На лед высадились 104 человека, среди них 10 женщин и двое детей. Можно ли спасти потерпевших крушение? На этот вопрос иностранные специалисты по Арктике и обозреватели отвечали пессимистически. Положение потерпевших крушение настолько трагично, говорили они, что уже в самое ближайшее время надо считаться с возможностью новой арктической трагедии. На битый лед невозможно произвести посадку самолета и еще более невозможно подняться с него. Насколько можно предположить, имеется только одна возможность спастись: дожидаться на льду наступления теплого времени, когда находящиеся на льдине сумеют достичь на своих лодках берега или их отыщет на этой льдине ледокол.

Спрашивается: выдержит ли льдина до этого времени? Вряд ли это может случиться.

Таковы были прогнозы иностранных специалистов по Арктике. Вот что писали буржуазные газеты.

«Быстрое спасение при помощи самолетов невозможно не только потому, что в таких отдаленных местах никогда не бывает достаточного числа необходимых самолетов, но и потому, что время года противодействует полетам: туманы, метели, сильные ветры» —

так утверждала чешская газета «Прагер пресс».

А фашистская печать явно издевалась. Официоз гитлеровской Германии «Фелькишер беобахтер» писала о том, что

«принятые до сих пор меры по спасению челюскинцев проводятся слишком поспешно и без плана…». «Самолеты отправляются на верную гибель, их ждет обледенение», а «каждая посадка является риском и зависит от счастливой случайности».

Самым мрачным, пожалуй, являлся прогноз датской газеты «Политикен», которая поспешила напечатать… некролог, посвященный О. Ю. Шмидту.

«На льдине, — писала «Политикен», — Отто Шмидт встретил врага, которого никто еще не мог победить. Он умер как герой, человек, чье имя будет жить среди завоевателей Северного Ледовитого океана».

Безнадежно. Трагедия. Гибель неизбежна. Таков был тон буржуазной печати. Главное доказательство в мрачных предсказаниях — история, ее уроки.

О чем же говорит история проникновения человека в Арктику?

Прежде всего, о жертвах, принесенных энтузиастами покорения Арктики. Да, это так. Каждая победа давалась с боя, ценой неимоверных усилий и испытаний, а порой и жизней.

Арктику, то есть крайний север земного шара, исследователи стали изучать позднее других земель и морей. Проникновение человека в ледяную область шло гораздо менее интенсивно, чем, например, заселение Австралии или Южной Америки. Суровый климат, лед, даже летом покрывающий большую часть моря, огромные просторы были препятствиями, преодолеть которые не под силу человеку без соответствующей техники.

Ледяные области давно привлекали европейские страны. Еще в XVI веке голландские и английские купцы, основываясь на смутных географических догадках того времени, пытались северным путем найти дорогу к богатствам Китая и Индии, потому что южный путь вокруг Африки был уже захвачен испанцами и португальцами. Много кораблей было снаряжено для нахождения северо-восточного маршрута. Наиболее замечательной была экспедиция голландца Баренца, который достиг Новой Земли и даже зимовал на ней в 1594 году.

В том же XVI веке англичанин Ченслер достиг устья Северной Двины и этим открыл морское сообщение между Западной Европой и Московией — царством Ивана Грозного. По тому времени это было крупнейшим географическим открытием, имевшим большие экономические последствия. Но дальше подступов к Карскому морю парусные суда проникнуть не могли. Их останавливал лед.

В XVII и XVIII веках русские мореходцы продвинулись на север, к пушным богатствам нижней Оби и Ямала и других северных окраин. В поисках новых земель смельчаки двигались все дальше на восток. Казак Дежнев дошел до Берингова пролива, до мыса, названного его именем. Дежнев не понял, впрочем, что открыл пролив, разделяющий Азию и Америку.

Российская империя, желая стать морской державой, всерьез занялась Ледовитым океаном. По почину Петра Первого, но уже

после его смерти, в тридцатых и сороковых годах XVIII века работала Великая северная экспедиция. Эта экспедиция состояла из многочисленных отрядов моряков и гидрографов, которые должны были нанести на карту очертания берегов Ледовитого океана и устья сибирских рек, чтобы выяснить, где возможно плавание. С ничтожными техническими средствами, на небольших неуклюжих судах штурманы и подшкиперы в сопровождении нескольких смельчаков матросов по многу лет работали на северных окраинах. Они смело продвигались вперед, выходили, несмотря на лед, в море, гибли один за другим, но все же успевали наносить контуры северной границы материка. Именами этих людей названы берег Харитона Лаптева, пролив Дмитрия Лаптева, мыс Семена Челюскина. Этот мыс впервые в истории был достигнут Семеном Челюскиным в 1742 году.

Все это штрихи прошлого. Да, тяжел был удел первооткрывателей арктических тайн. В наш XX век человек обрел для разведки и изучения неизведанных районов могучее средство — крылья. И по мере того как самолеты совершенствовались, человек стал глубже проникать в Арктику.

Самолеты появились в Арктике, хотя еще недавно ее широты были недоступны для авиации. В Арктике стали летать советские авиаторы, в частности известный полярный летчик Борис Чухновский. В 1927 году он выполнил ряд полетов в весьма трудных условиях.

Первые полеты, предпринятые авиаторами разных стран в Арктике, принесли ряд побед, но также и ряд трагедий. В 1929 году несколько перелетов совершили между Номом и мысом Шмидта американские летчики Борланд, Эйельсон, Гилом, Кросс. Зимой 1930 года в этом районе трагически погибли Эйельсон и Борланд.

Год спустя знаменитый американский летчик Вилли Пост, совершая кругосветный перелет, пролетел по всей трассе от Москвы до Аляски. Следующий полет этого замечательного летчика, избравшего Северный путь, был трагическим.

После гибели Вилли Поста в Америке заявили, что северные пути недосягаемы для авиации, что здесь слишком сильна власть стихии.

Словно подтверждая этот вывод, в 1933 году американский пилот Джим Матерн потерпел аварию в Арктике. Однако советский летчик Сигизмунд Леваневский, поспешив на помощь Матерну, благополучно пролетел вдоль всего восточного побережья нашей страны.

Огрызаясь, словно волчица в логове, не пускала Арктика в свои владения исследователей ни на санях, ни на морских

кораблях, ни на воздушных. И все же человек продолжал наступление. В битвах отвоевывал он право хозяина на недоступную северную часть земного шара.

Очередное сражение с арктической стихией разыгралось зимой 1934 года. В ледяном плену оказался крупный отряд советских разведчиков-полярников. Недруги за рубежом, словно в тон свирепым завываниям полярной вьюги, предсказывали гибель смельчакам.

Спасти челюскинцев! Этот клич прокатился по нашей стране, вызвав глубокий отзвук в каждом сердце советского человека-патриота. Посыпались заявления добровольцев, многочисленные проекты спасательных работ и экспедиций.

Коммунистическая партия, Советское правительство незамедлительно организовали работу по спасению челюскинцев. На следующий день после гибели корабля «Челюскин» было принято решение о создании правительственной комиссии, на которую возложили руководство спасением лагеря О. Ю. Шмидта. Во главе комиссии встал прекрасный организатор, человек большого сердца, заместитель председателя Совнаркома СССР Валериан Владимирович Куйбышев.

Согласно планам штаба спасения челюскинцев в Чукотское море по льду готовились к рейду отряды спасателей на собачьих упряжках. На выручку пленникам Арктики пошли два ледокола. Был дан приказ использовать авиацию. По земле, по воде, по воздуху устремились люди на помощь челюскинцам.

Попытки пробиться к лагерю Шмидта на собачьих упряжках окончились неудачами. Этот вариант спасения оказался непригодным. Ледоколам предстояло преодолеть к лагерю очень длительный путь. Было подсчитано, что, когда ледоколы достигнут лагеря, льдины могут растаять и помощь наверняка опоздает. Второй вариант также не сулил удачи. Значит, вероятный путь спасения — воздушный.

Об этом и радировал в Москву О. Ю. Шмидт:

«Самолеты всего реальней…»

Самолеты… И кто знал, что этот призыв из ледового лагеря коснется нас, летчиков военной авиации, лично меня, что он перевернет всю нашу жизнь!

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЕ ЗАДАНИЕ

Высокое доверие. — На сборы — три часа. — Владивостокская бухта, пароход «Смоленск». — Отряд готовится к выходу в море. — Василий Молоков. — Кому лететь на помощь челюскинцам?

В нашей эскадрилье утро 21 февраля 1934 года началось привычным подъемом в 7.00. Сходил на поверку. Все были в сборе. Заметил, что один из техников небрит, одет очень легко. Приказал ему пойти домой и явиться на полеты в полном порядке.

Забрали парашюты и отправились на аэродром. Командир эскадрильи повторил перед вылетом задачу:

— Упражнение по курсу бомбометания. Задание — бомбить с малой высоты. Ведущий — командир отряда Каманин.

Шли бреющим полетом, чтобы «неприятель» издали нас не увидел. Когда до цели осталось полкилометра, на максимальной скорости сделали небольшую горку, сбросили бомбы и бреющим полетом ушли. Кажется, чего проще!

На самом деле бомбить с малой высоты — дело трудное. Бомба легко и красиво отрывается от подвески и некоторое время летит в горизонтальном положении прямо под самолетом, одновременно опускаясь вниз. Пролетев определенное расстояние, она на какой-то миг скрывается из поля зрения, потом слышишь звук взрыва.

Где разорвалась бомба, куда попала: в цель, левее, правее? Если бомба ложится в цель, то это вызывает чувство удовлетворения собой и летчиком-наблюдателем. Ну, а когда бомба ушла далеко от цели, невольно думаешь: «Мазила!» И потом долго ищешь причины ошибки, которых может быть десятки.

На этот раз я был доволен. Трудную задачу выполнили отлично. Перед строем отряда объявил благодарности группе летчиков, техников, механиков. И было за что. Несмотря на мороз, технику подготовили быстро и добросовестно, а летный состав показал образцы бомбометания с малой высоты. После разбора полетов собрал командиров звеньев. Поставил задачу на завтра. Проверил, как поняли ее, и в заключение спросил:

— На каток пойдем?

На этот вопрос заслышал единодушное:

— Обязательно.

Великое дело спорт! В нашем гарнизоне каток — прекрасное

средство для сближения людей, изучения их характеров. И не только для изучения, а пожалуй, что не менее важно, для закалки и становления характеров, укрепления здоровья, которое так нужно летчику. Взять хотя бы спортивные игры на льду. В ходе их вырабатывается чувство коллективизма, взаимной выручки, умение тактически остро и грамотно атаковать, обороняться, мгновенно оценивать обстановку и молниеносно реагировать. Крепнут мышцы, интенсивно работают легкие, сердце, привыкая к большим нагрузкам. И сорокаградусный мороз не помеха.

Тот вечер выдался на славу. Мы всласть накатались на катке. Потом зашли в Дом Красной Армии. Там шла лекция на тему: «Итоги XVII партсъезда». Лектор рассказал много интересного о задачах второго пятилетнего плана.

Было около десяти вечера, когда я вернулся домой. Сын уже спал. Жена читала. Сел за стол, стал готовить конспект к завтрашним занятиям. Обычный вечер обычного рабочего дня.

А часов в одиннадцать вечера за мной пришел посыльный из штаба.

Еще днем я слышал, что из Москвы пришел приказ выделить из нашей эскадрильи отряд на спасение челюскинцев. Подумал: может, пошлют меня? И сразу отогнал прочь эту догадку, как нечто несбыточное. Ведь я самый молодой из командиров отрядов, есть более опытные летчики.

Но высокое доверие оказывалось именно мне. Командир эскадрильи ожидал меня в штабе и сразу объявил задачу, необычную, трудную:

— Вы назначены командиром отряда по спасению экипажа «Челюскина». Задание особой важности, правительственное. Самолеты будут погружены в разобранном виде на платформы и доставлены во Владивосток. Там вас ожидает пароход «Смоленск», который имеет задачу пробиться как можно дальше на север к Чукотке. Потом действовать будете по обстановке.

Комэск был краток. Этого требовала обстановка — меньше говорить, больше делать. Через десять минут пришел инженер. Обсудили, какие машины грузить на платформы, какое оборудование взять с собой. Срок погрузки — два часа.

— Задание правительственное, — еще раз напомнил мне комэск. Подумав, спросил: — Кого думаете взять с собой? Можете любого…

— Демирова и Бастанжиева.

Командир согласился. Ему хорошо были известны эти летчики, он знал, что мы отлично сработались, понимали друг друга.

Домой пришел в полночь. Жена, тревожась, ждала меня. На

ее безмолвный вопрос ответил просьбой:

— Собери белье, Муся. Теплое.

— Уезжаешь? Надолго?

— Не знаю, Муся, наверно, вернусь не раньше мая.

— Туда? Спасать? В Арктику?..

— Угадала, Муся. Собери поскорее. Каждая минута дорога…

Жена помогла мне упаковать чемодан. Молодец! Ни слез, ни жалоб. Впрочем, она знала, что в любую минуту мне могли дать опасное задание. Летчики-то мы ведь военные. Этим все сказано.

Сборы закончили быстро, как по тревоге. И вот уже под мерный перестук колес мы отсчитывали километры. За окном вагона промелькнула станция Угольная, пригороды Владивостока…

Скоро мы были уже на борту «Смоленска», который стоял у мыса Клети, набирая уголь.

Познакомился с представителем управления Северного морского пути Пожидаевым, человеком весьма деятельным. Мне нужно было выяснить, как он представлял нашу экспедицию, ее план, этапы.

— Какова ледовая обстановка? Где мы разгружаемся, откуда начинаем полеты? — забросал его вопросами.

В ответ Пожидаев пожал плечами.

— Там видно будет. Погода покажет. Разве отсюда определишь? Будете плыть, пока льды не задержат. А потом полетите на самолетах в лагерь.

Значит, на себя надежда — основа храбрости. Это старое воинское правило в своеобразной интерпретации можно целиком применить к нашей обстановке. Поставил задачу добиться обеспечения всем необходимым для полетов, начиная с теплого обмундирования и горючего, кончая паяльными лампами. Просчетов быть не должно! Собрал летчиков, техников, обсудили наши запросы, составили список необходимого имущества и горючего. Начали, не теряя времени, «отоваривать» свою заявку. К счастью, нам препятствий не чинили, что имелось, давали не жалея.

В разгар подготовки к выходу в море я получил распоряжение от Валериана Владимировича Куйбышева взять с собой еще три самолета. Таким образом, наша группа должна была увеличиться до 6 самолетов.

Немедленно дал телеграмму командиру эскадрильи. Через день передо мной уже стоял и докладывал командир звена Борис Пивенштейн:

— Товарищ командир отряда. Сводное звено прибыло в ваше распоряжение.

Пивенштейн передал мне пакет, в котором был приказ. Привожу его полностью:

ПРИКАЗ

АВИАЦИОННОЙ ЭСКАДРИЛЬЕ ИМЕНИ ЛЕНИНА.

1. Во исполнение приказа от 25.II—34 для участия в экспедиции выделяю сводное звено под командой командира звена товарища Пивенштейна на двух самолетах Р-5 и одном У-2.

2. Командиру звена товарищу Пивенштейну с прибытием во Владивосток поступить в распоряжение начальника экспедиции товарища Пожидаева на пароходе «Смоленск» под общее командование командира отряда товарища Каманина. Карты полетов района получить в штабе Морсил во Владивостоке. Об убытии донести рапортом и из Владивостока телеграфом.

Командир эскадрильи Скоблик

Начштаба Иванов.»

— Устал? — спросил Бориса.

— Кажется, да, — ответил Пивенштейн, — ведь собирались как на пожар.

— Вот свободная койка. Ложись, отдыхай.

Пивенштейн не заставил себя долго упрашивать, как сноп повалился на койку и быстро уснул. Устроили на отдых и остальных вновь прибывших летчиков, техников, мотористов. А сами продолжали размещать на палубе грузы, крепить ящики.

В тот же день получил еще одну телеграмму от В. В. Куйбышева:

«Прикомандировать к отряду трех гражданских летчиков…»

Среди гражданских летчиков был В. С. Молоков. Я никогда его не видел, но слышал о нем много. Инструктор, обучавший меня летному делу, сам учился у инструктора, выращенного Молоковым. Для меня в этом смысле летчик Молоков являлся «дедушкой». И вот мы встретились.

Василий Молоков молчалив. Говорит не спеша, обдуманно. О многом он может рассказать, но менее всего о себе. Человек он интересный, самобытный и яркой судьбы.

Ну, хотя бы о том, что только в годы революции в возрасте 25 лет он научился грамоте. В восемь лет крестьянский паренек остался сиротой, Был учеником кузнеца, слесаря, моториста. Не столько учился ремеслу, сколько бегал с утра за «опохмелкой» для мастеров. В 1915 году девятнадцатилетнего мастерового забрали в армию и погнали в окопы защищать «веру, царя и отечество».

Великий Октябрь Василий Молоков, солдат штрафной роты, встретил на острове Нигербю, где строился ангар. Случайно узнал, что авиаторам нужны помощники, и подался к ним. Изучил мотор. Попал в школу механиков, научился читать. Но это уже при Советской власти. Потом — Красное Село, школа красвоенлетов. Летал на бомбежки беляков, сам ремонтировал самолет, латал пробоины.

В 1919 году боевого красвоенлета Василия Молокова направили в школу морских летчиков. Им восхищались: отлично летает, сам ремонтирует моторы, знает все механизмы. Одно плохо — слабоват в грамоте. Чтобы не краснеть за себя, Василий стал брать частные уроки по грамматике, математике, физике. Ночами сидел за учебниками. И добился своего. Успешно сдал все теоретические дисциплины школьной программы.

Командование доверило отличному летчику Молокову быть инструктором в школе. Его учениками стали сотни молодых летчиков, в том числе С. Леваневский, А. Ляпидевский, Н. Доронин.

В годы первой пятилетки Василий Молоков водил пассажирские самолеты на Севере. Под крылом его машины искрился Енисей, Иртыш, Лена. Летал в Норильск, Дудинку, Игарку.

Когда Молоков прибыл на «Смоленск», я сразу же выделил ему самолет Р-5, выкрашенный в голубой цвет, с цифрой «2» на борту. Голубая «двойка» стала легендарной в период спасения челюскинцев. Опережая события скажу, что именно на ней Василий Молоков вывез со льдины на материк 39 человек.

А потом после торжественных митингов и собраний, посвященных челюскинцам, летчик Василий Молоков, ставший Героем Советского Союза, опять отправился в Арктику, много летал там по самым разнообразным маршрутам, прокладывая новые трассы. Его назначили начальником Главного управления ГВФ. На этом посту он работал до 1942 года. Затем он командовал дивизией самолетов ПО-2 — ночных

бомбардировщиков, с которой и дошел фронтовыми дорогами до Восточной Пруссии.

Кончилась война. Родной Аэрофлот встретил генерала в запасе Молокова как своего любимого сына. Десять лет после войны проработал Молоков в Аэрофлоте, а затем авиаторы проводили ветерана на заслуженный отдых.

Таковы штрихи биографии Василия Молокова, представителя старшего поколения советских авиаторов, смелого и умелого летчика, неутомимого труженика воздушного океана, первооткрывателя многих трасс и авиалиний в бескрайних просторах Сибири, Дальнего Востока и Арктики.

Но не все находившиеся на борту «Смоленска» гражданские летчики были такими, как В. С. Молоков. Со стороны летчика Фариха, например, мы, военные, с первых дней почувствовали отношение к нам, как говорят, «сверху вниз». Дело в том, что гражданские летчики прибыли к нам без самолетов, и на первом же совещании разгорелась борьба по вопросу, кому лететь на помощь челюскинцам.

Свою атаку на права наших военных летчиков участвовать в экспедиции Фарих начал с нагнетания трудностей, связанных с полетами в Арктике. Такого опыта мы не имели. У гражданских летчиков такой опыт был.

— Вы на Севере не были? Куда же вы собираетесь? — сочувствуя и соболезнуя нам, говорил Фарих. — Ветры, вьюги, морозы. Снег спрессован в камень, и садиться надо не на укатанную площадку, высвеченную огнями, а на снежные заструги. Погибнуть легко, а нам надо спасти других…

Взорвался, не выдержал Пивенштейн. Взъерошив волосы, он замахал руками, горячо заговорил:

— Мы вас не знаем, товарищ Фарих, а вы — нас. Уверяю, что мы готовы к ледовым испытаниям. Бывали и мы в переделках.

— Не спорю. Но предупреждаю, что Арктика ошибок не прощает, карает она жестоко. А действовать нам надо с минимальным риском. Опыт полетов в Арктике, на мой взгляд, главный критерий при решении вопроса о том, кому лететь. Не зря нас Москва сюда направила, — настаивал Фарих.

— Ваше мнение, товарищ Каманин? — спросил меня Пожидаев.

— Не будем сейчас решать этот вопрос. Перед нами морской путь. Многосуточный, тяжелый. Сейчас все летчики должны себя хорошо подготовить к предстоящим полетам. Лучшим и будут доверены машины, — ответил я.

— Правильно, — заключил наш довольно острый разговор Пожидаев. — Сейчас главное — всесторонне подготовить себя и

машины к трудностям. Давайте этим и займемся. За дело, товарищи.

КУРС — БЕРИНГОВО МОРЕ

Радиограмма О. Ю. Шмидта. — Рейс Анатолия Ляпидевского. — «Смоленск» в Петропавловске. — Олюторка — наша стартовая площадка. — Телеграмма В. В. Куйбышева. — Фарих отстраняется от полетов.

2 марта мы полностью закончили погрузку и вышли из Владивостока. Море встретило нас неприветливо. С неба сыпал сырой снег, «Смоленск» мерно раскачивала с борта на борт крутая волна. Качка усиливалась с каждым часом, с каждой пройденной милей пути. А по прогнозу впереди нас ожидало серьезное испытание — самый настоящий шторм.

Разыгрался он к утру. Свинцовые тучи висели низко над морем. Казалось, наш «Смоленск» задевал мачтами за черные космы облаков. Огромные, иссиня-черные громады морской воды обрушивались на корабль, швыряли его вверх-вниз, как спичечную коробку.

Капитан «Смоленска» заверил, что лучшей погоды не будет, видимо, до Петропавловска-на-Камчатке. Это означало, что большую часть морского пути нам предстоит преодолеть в условиях шторма. Подумав, принял решение не ломать намеченных планов, наоборот, несмотря на трудности, работать, работать и еще раз работать.

Утром собрал сначала летный, а потом технический состав отряда. Проверил внешний вид. Все выглядели хорошо, шторм никого не свалил. Люди успели побриться, подшить чистые подворотнички. Мне было ясно, что трудностей впереди у нас будет множество, а если позволить людям с первых часов штормовой погоды ослабить свою волю, допустить во внешнем виде неряшливость, значит, заранее обречь все дело на неудачу.

В первый же штормовой день на пароходе начали изучать Арктику. У нас имелось много литературы, стали читать ее, разрабатывать различные маршруты полетов в лагерь О. Ю. Шмидта.

По намеченному плану «Смоленск» должен был доставить нас к Чукотскому полуострову, пробиться как можно ближе к лагерю Шмидта, подойти к нему хотя бы километров на двести. На Чукотке мы рассчитывали собрать самолеты, перелететь на мыс Уэллен и с него проложить трассу в лагерь Шмидта.

5 марта радист «Смоленска» принял радиограмму О. Ю. Шмидта, в которой говорилось:

«Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет АНТ-4 под управлением летчика Ляпидевского, при летчике-наблюдателе Петрове прилетел из Уэллена к нашему лагерю, спустился на изготовленный нами аэродром и благополучно доставил в Уэллен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей…»

Конечно, это был праздник советской авиации. Но для нас он означал одновременно и радость, и… сожаление. Настроение упало: челюскинцев спасут без нас. Ведь Ляпидевскому достаточно сделать восемь — десять рейсов, и льдина будет пуста. «К чему спешить, все равно попадем к шапочному разбору», — стали поговаривать некоторые.

Пришлось строго напомнить о полученном задании, которое никто не отменял, поднять дух людей добрым словом и силой приказа.

«Смоленск» выжал из себя все, на что был способен. В крайне тяжелых условиях он одолел пролив Лаперуза, оставив слева по борту Сахалин, вышел в Охотское море и в конце седьмых суток плавания подошел к Петропавловску. Вместо отдыха в Петропавловске мы работали, советовались, что-то грузили, что-то укрепляли. Раздобыли теплое белье, горючее, продукты, паяльные лампы и многое другое.

Вышли в море из петропавловской бухты опять в шторм. Он длился еще целых четверо суток. Пароход имел крены в 30—40 градусов. Нельзя было ни спать, ни ходить, ни стоять, ни сидеть.

Сумеет ли «Смоленск» пробиться к Чукотке? Этот вопрос занимал всех участников экспедиции, а больше всех меня. Раза по три-четыре в день я знакомился со скупыми сводками метеорологов и убедился, что первоначальный план экспедиции — иллюзия. Изучив ледовую обстановку в Беринговом море, я пришел к выводу, что нам придется лететь до лагеря О. Ю. Шмидта не 200 километров, а две с половиной тысячи километров. И это в Арктике, на сухопутных самолетах, без средств аэронавигации. Мое сообщение летчики встретили спокойно, никто не дрогнул.

С каждым часом становилось все яснее, что дальше Олюторки на пароходе мы не пойдем. Для меня это означало новую проблему: где взять бензин? Ведь в пути от Олюторки и далее на север никаких баз не было. Родилась мысль: забрасывать бензин на наших собственных самолетах. Сказал об этом Молокову. В принципе он этот вариант одобрил.

В Олюторке мы встретились с пароходом «Сталинград», возвращавшимся из северных широт. Капитан «Сталинграда» подробно рассказал о ледовой обстановке севернее Олюторки. Там сплошные ледяные поля, из которых он еле-еле вырвал свой пароход. Если рискнуть туда идти, то можно повторить печальную судьбу «Челюскина».

Картина ясная. Решили выгружать самолеты в Олюторке и далее лететь всем отрядом.

На рассвете первый раз после Петропавловска мы увидели берег, но подойти к нему не могли из-за мели. Все светлое время, в течение 10 часов, работали: грузили самолеты на баркасы и переправляли их на берег. И здесь не обошлось без происшествий: огромная волна накрыла баркас, залила его. Баркас пошел ко дну. Вместе с ним — груз. Людей удалось спасти, груз исчез в морской пучине.

И вот уже на берегу лежат агрегаты самолетов, материалы, продовольствие, снаряжение. Люди разместились в сараях консервного завода и, несмотря на то что перенесли длительное и изнурительное морское путешествие в жестокий шторм, сразу принялись за работу.

Олюторка — исходный пункт нашей воздушной трассы в лагерь Шмидта. Здесь мы подсчитали свои силы. Отряд имел пять самолетов Р-5 и два самолета ПО-2. В состав экспедиции кроме летчиков входило 50 техников, на которых легла огромная доля труда.

На снеговой площадке за длинным сараем консервного завода при сорокаградусном морозе проходила сборка самолетов. Техники Разин, Анисимов, Грибакин, Осипов, Романовский, Пилютов и другие работали день и ночь, не зная устали, не замечая лютого мороза. В те часы мы жили как на фронте. Мысль о том, что на льдине в лагере Шмидта ждут нашей помощи люди и что они могут погибнуть, если мы опоздаем, удесятеряла наши силы. Мы спешили, сокращая время на подготовку к вылету до минимума. Невозможное становилось возможным.

Нам предстояло пролететь от мыса Олюторского до лагеря Шмидта около 2 тысяч километров неизвестной трассы. Когда я смотрю на лист обыкновенного ученического атласа, то на месте Корякского хребта вижу цифру 2115. Эта цифра указывает максимальную высоту местных гор. Но мне вспоминаются другие карты, которые мы имели в 1934 году. Тогда в наших планшетах были заправлены морские карты, на которых очертания берегов Камчатки и Чукотки были нанесены приблизительно. Высоту гор, через которые нам предстояло «перепрыгнуть», мы знали тоже приблизительно.

Образно говоря, мы находились на краю земли, лежащей за пределами цивилизации. Никаких аэродромов, никаких радиомаяков. Мы знали только, что в Анадыре и бухте Провидения должно быть для наших машин горючее, но и это не наверняка.

Наконец самолеты загрузили бензином, запасными частями и всем необходимым для длительного перелета. Перегрузка получилась большая. С обычной нагрузкой потолок Р-5 равнялся 5 тысячам метров. Но наши самолеты были так перегружены, что могли подняться не выше 2 тысяч метров. А впереди горные хребты.

Лететь наугад, без средств связи, наперекор свирепым ветрам, пробивая сплошную облачность, — это дерзость. Но разве мы могли поступить иначе? Ощутив холодное дыхание Арктики, мы очень ясно представляли себе судьбу людей, попавших в беду.

Советское правительство, Центральный Комитет партии организовали помощь челюскинцам со всех возможных направлений. Перед тем как покинуть Олюторку и взять старт, я побывал в радиорубке «Смоленска» и ознакомился с последними радиограммами, адресованными Москвой в лагерь Шмидта. В них был отражен весь размах спасательных работ.

Одна гласила:

> «Из Хабаровска на помощь челюскинцам вылетели три самолета; ведут их Галышев, Доронин и Водопьянов».

В другой сообщалось:

> «С мыса Олюторского вылетают пять самолетов Р-5 под командованием пилота Каманина».

Еще была одна радостная весть:

> «С Аляски, из Нома, вылетают при первой благоприятной погоде два пилота — Слепнев и Леваневский на самолетах, закупленных Советским правительством в Америке специально для помощи челюскинцам».

Кажется, были основания для оптимизма. Но вот когда я уже собирался покинуть «Смоленск» и прощался с капитаном, ко мне подбежал запыхавшийся радист.

— Товарищ Каманин! Вам. Срочная!

— Спасибо.

— Что там? — тревожно спросил капитан корабля.

В телеграмме говорилось:

> «По полученным сведениям, самолет Ляпидевского при полете на Ванкарем сделал вынужденную посадку. Подробности неизвестны. По-видимому, нельзя ожидать полетов Ляпидевского в ближайшие дни. Сообщая это, правительство указывает на огромную роль, которую в деле помощи должны сыграть ваши самолеты. Примите все меры к ускорению прибытия ваших самолетов в Уэллен. Радируйте принятые вами решения и меры. Куйбышев».

Немедленно объявил аврал для окончательной подготовки самолетов к вылету. Этим занялись все, кроме летчиков, которых собрал, чтобы объявить задание.

Мы понимали, что полет в глубины Арктики связан с большим риском. Но риск бывает безрассудный, слепой, напоминающий авантюру. Такой риск чужд советским летчикам. Только тщательное изучение обстановки, возможностей техники и людей, понимание глубины опасности риска, выработка возможных вариантов действий в случае осложнений, трезвый расчет сил и средств — все это в комплексе дает право командиру идти на риск.

Да, мы шли на риск, но шли расчетливо, с открытыми глазами, глубоко понимая необходимость этого риска. Нас звало сознание высокого долга советского человека, которому не страшна и сама смерть во имя спасения товарищей, своих братьев.

Всесторонне учитывая все плюсы и минусы, мы выбрали окончательный маршрут полета: Олюторка — Майна-Пыльгин, бухта Провидения (через Анадырский залив) — мыс Уэллен. Трасса проходила почти по прямой линии, как привыкли летать мы, военные летчики. По этому маршруту нам предстояло пролететь более двух тысяч километров, в том числе около 400 километров над морем, через залив. Но когда я объявил маршрут полета, летчик Фарих заявил:

— Я не намерен лететь через залив. Вообще, по-моему, каждый может лететь, как хочет.

— Лететь будем группой, — твердо возразил я Фариху.

— Может строем? Как на параде?

— Именно строем.

— А вы представляете себе полет в Арктике?

Это был вызов, открытая попытка внести партизанщину в работу отряда. Коллективное обсуждение маршрута, когда

каждый летчик — а имеющий опыт полетов в северных широтах тем более — обязан высказать свое мнение, необходимо в период разработки маршрута. Но когда обсуждение закончено и решение принято, каждому участнику надо думать о том, как лучше, быстрее выполнить задачу. Таков закон воинской службы и трудовой дисциплины вообще.

— Правительство назначило меня командиром, и я буду вести отряд до конца, распоряжаясь и машинами и людьми. А незнакомых путей, пурги и туманов бояться нам не к лицу, — ответил я Фариху.

Вечером накануне отлета еще раз решил поговорить с Фарихом. Рядом со мной был Борис Пивенштейн. Высказал ему свое мнение о Фарихе, о том, что нам дорог и полезен его опыт полярного летчика, но принципы коллективной работы и основы дисциплины превыше всего. Они — залог успеха. Приказал Пивенштейну пригласить Фариха на беседу. Между нами произошел разговор, записанный с протокольной точностью Пивенштейном в его дневнике. Приведу его дословно:

«Ф а р и х: Вы меня звали?

К а м а н и н: Да. Я слышал, что вы отказываетесь идти в строю и не хотите идти по намеченному, маршруту?

Ф а р и х: Да, я думаю, в строю идти незачем. Анадырский залив, по-моему, можно обойти. Вообще, зачем делать маршрут обязательным для каждого?

К а м а н и н: Дисциплина совершенно обязательна в любом деле, тем более в таком, какое предстоит нам. Так вы отказываетесь лететь в строю?

Ф а р и х: Да, отказываюсь. Каждый должен работать на свой риск.

К а м а н и н: Не имея уверенности в вас, я отстраняю вас от полетов.

Ф а р и х: Хорошо. Только сообщите сначала правительству.

К а м а н и н: Сообщайте, если вам нужно. Я отвечаю за свои поступки, как командир».

На этом неприятный разговор с Фарихом был окончен. Я пригласил летчика Бастанжиева и сообщил, что ему передан самолет летчика Фариха и что он должен быть готов к вылету группой.

Помню, как повеселели глаза Бастанжиева. И было отчего. Ведь это именно у него была отобрана машина для Фариха, это он остался «безлошадным». Теперь роли поменялись к великой

радости Бастанжиева.

В ту же ночь с самолетов Р-5 сняли пулеметы и бомбардировочную аппаратуру, освободив место для техников. Экипажи составили из трех человек. Пять самолетов, 15 человек — таков окончательный состав летного эшелона нашего отряда.

СЮРПРИЗЫ АРКТИКИ

Старт пятерки Р-5. — Находка в Майна-Пыльгине. — Через Пальпальский хребет. — Анадырь. — Гора Дионисия закрылась. — Что значит «пурговать». — Помощь чукчей. — Всем чертям на зло!

Ранним утром в Олюторке на берегу беспокойного моря началась моя летная практика в Арктике. Сначала мы опробовали самолеты. Я взлетел и, набрав небольшую высоту, тут же пошел на посадку. Впервые в жизни увидел под собой огромное ослепительно белое мертвое поле, замкнутое снежными горами на горизонте. Обычно под крылом самолета видел железные дороги, города и деревни, леса и реки. Здесь только снег ярко сверкал на солнце, утомляя глаза.

Каждый летчик сделал по нескольку взлетов и посадок — необходимая тренировка перед трудным полетом. За час были опробованы все машины. Мне доложил каждый командир экипажа, кроме Бастанжиева.

— К полету готов!

Молоков сказал просто:

— Машина хорошая!

Только самолет Бастанжиева капризничал, двигатель никак не хотел работать. Ждать, упускать светлое время короткого дня бессмысленно, и я принял решение лететь четверкой. Бастанжиеву приказал взлетать самостоятельно, пристроиться к группе на маршруте.

Один за другим поднялись наши самолеты Р-5 в воздух, покачали прощально крыльями людям, оставшимся в Олюторке, и легли на курс.

Начали полет по-военному, клином. Вскоре нас догнал Бастанжиев. Мой самолет шел впереди, две машины справа, две — слева. Итак, в воздухе был авиационный отряд в составе: Николай Каманин, Борис Пивенштейн, Василий Молоков, Иван Демиров, Борис Бастанжиев, Матвей Шелыганов, Герман Грибакин, Петр Пилютов, Леонид Осипов, Анатолий Разин, Константин Анисимов, Петр Кулыгин, Иван Девятников, Сергей Астахов, Юрий Романовский. Пять летчиков, один штурман, восемь техников и один корреспондент.

Первым атаковал нас ветер. Он бил в лоб, кидал машины из стороны в сторону, словно хотел загородить дорогу, не пропустить, прогнать обратно…

— Товарищ командир, путевая скорость — восемьдесят километров!

Это сообщил мне по телефону из задней кабины штурман Шелыганов. Значит, лобовой ветер съедал у самолетов десятки километров.

— Будем пробиваться, — ответил Шелыганову.

По плану мы хотели проскочить из Олюторки в Майна-Пыльгин за три часа. Мне стало ясно, что этот срок нереальный. Начал прикидывать, сколько же пройдем при встречном ветре на перегруженных машинах. Перегруз был основательный: горючего мы взяли не на шесть часов полета, а на десять; наполнили им не только баки, но и бидоны; взяли спальные мешки, теплое обмундирование, запасной винт для каждого самолета, лыжи, паяльные лампы, трубы для обогревания мотора, примусы и, наконец, продовольствие на полтора месяца, на случай, если придется кому-нибудь затеряться в тундре. Много, но лишнего — ничего.

В полете было адски холодно. Ветер бил в лицо, от него некуда было спрятаться.

Самолет оставлял позади десятки, сотни километров намеченного маршрута. Шелыганов доложил, что полет длится уже пять часов.

Справа я видел скованный льдами океан, усыпанный черными точками разводий, внизу — волнистую линию берега, остроконечные снежные горы. Не было ни единой площадочки, пригодной для посадки самолета, и невольно возникла тревога: а если откажет мотор? Пришлось бы падать на покатые, скользкие макушки гор, на каменные отвалы, ледяные хаотически наваленные глыбы. Верная гибель!

Впереди увидел маленькую темную точку. Очень хотелось, чтобы это был Майна-Пыльгин! А может, это просто стойбище? Точка постепенно ширилась, появились очертания засыпанных снегом домиков. Сразу стало легче.

— Майна-Пыльгин, — радостно доложил штурман.

— Идем на посадку, — ответил Шелыганову.

Посадку решил делать так же, как когда-то осуществлял вынужденную пятеркой Р-5 в эскадрилье. Покачиванием крыльев передал экипажам приказ остаться в воздухе, а сам несколько раз прошел в разных направлениях метрах в двадцати над землей, выбирая место для посадки. Вскоре подобрал подходящую площадку. Сел, выскочил из машины и расставил условные флажки.

Мои сигналы увидели все летчики, они сделали последний разворот и со снижением пошли на посадку. Вздымая бурунчики серебристой пыли, лыжи коснулись снежной целины и заскользили по насту.

— Отличная посадка, — воскликнул Шелыганов, не меньше меня переживавший события перелета.

— Первый этап закончен.

— Осталось пустяки: еще десяток. Начать и кончить, — пошутил штурман.

— Товарищ Анисимов, осмотреть самолет, подготовить к вылету, — приказал технику.

— Есть, готовить самолет к вылету, — ответил техник и немедленно приступил к работе.

Дорогой мой друг, трудяга техник. Как мне жаль было тебя! Долгих пять часов, скорчившись в три погибели, сидел ты, замерзая в тесном отсеке самолета. Теперь бы тебе согреться, отдохнуть. Но надо работать. Надо. Это понимают все. Ты — тоже. И потому безропотно стал разминать застывшие суставы, подул на окоченевшие пальцы, растер рукавицей побелевший от мороза нос и приступил к делу.

Радовались все летчики. И было чему. Мы прилетели в Майна-Пыльгин. Это значило, что добрых 500 километров осталось позади. На четверть пути мы стали ближе к цели, к лагерю Шмидта. Первый этап завершен. И летели, мы строем, всей группой, наперекор жесточайшим ветрам.

Майна-Пыльгин представлял собой маленький поселок из нескольких бараков, в которых был размещен консервный завод. Зимовало здесь всего лишь 11 человек. Как обрадовались они нашему прилету!

— Для вас есть сюрприз, — таинственно сообщил мне директор Бешкарев.

— Какой сюрприз?

— Бензин нужен?

— Позарез.

— Есть бензин.

— Где?

— На складе. В двух верстах отсюда.

— Забираем. И немедленно.

Быстро снарядили на санях небольшую группу техников, и она отправилась за горючим. Часа через два бензин был доставлен к самолетам. Был он не очень высокого качества, грязноватый, но все же пригодный.

С вечера заготовили воду для машин. Лед растапливали на всех трех плитах консервного завода и зимовья Майна-Пыльгина. На ночевку расположились в амбулатории. Она помещалась в небольшом бараке. Для больных там имелось всего лишь две койки. Улеглись прямо на полу, забравшись в спальные мешки.

Будто нехотя наступило утро. Летной погодой оно нас не

обрадовало. Небо хмурилось, ветер тянул поземку. Но лететь было можно.

Техники быстро разогрели машины, запустили моторы. Готов к взлету один самолет, второй, третий, четвертый.

Четыре мотора ревели во всю мощь, а вот пятый молчал. Никак не хотел работать мотор у самолета Бастанжиева. Впрочем, так было и накануне.

— Вчерашний вариант, — сказал Бастанжиеву. — Ждать нельзя. Догоняй группу.

Взлетели, взяли курс на Анадырь. Почти через каждые пять минут с тревогой оборачивался назад, надеясь увидеть черную точку — самолет Бастанжиева. Тщетные надежды. Бастанжиев нас не догнал.

Арктика вновь атаковала нас. Опять, как вчера, в лоб нам бил ветер огромной силы. И снова наш план оказался под ударом. Мы должны были лететь через Анадырь прямо на Ванкарем, а оттуда в лагерь. Но ветер внес поправки. Он кидал машины из стороны в сторону, снижая скорость самолетов до 80 километров в час. Значит, мы летели в два раза дольше, горючего расходовали в два раза больше. А его было в обрез.

Что делать? Принял решение садиться в Анадыре. Но до Анадыря было еще далеко, ох как далеко! Сообщил штурману об изменении курса. Шелыганов, догадавшись о принятом решении, одобрительно кивнул головой.

— Скорость?

— Пока восемьдесят.

После разворота штурман сделал вычисления и доложил новые данные о скорости. Она возросла на 30 километров: ветер стал боковым.

Новым курсом пролетели 30 минут. Впереди угадывались отроги Пальпальского хребта. И вот снова пошли над скользкими, остроконечными горами. Ветер… Я привык к ветру, но здесь он был каким-то особенным. Он кидался на машину с такой силой, что она временами падала вниз на 200—300 метров. Казалось, вот-вот самолет ударится о землю. Стало ясно, что плотным строем идти нельзя. Дал команду разомкнуться. Пошли друг от друга на приличном расстоянии. Нервы были напряжены до предела. Даже холода не чувствовал.

— Пальпальский хребет, — доложил штурман, показав вниз, на гряду островерхих ледяных гребней.

Это был он, не известный нам и никому Пальпальский хребет. Мы первыми вторглись в его тайны, и, словно Кощей-бессмертный, он решил наказать нас со всей суровостью. Вдруг налетела пурга и резко усилилась болтанка. Опять наши

альтиметры стали показывать дикие вещи: за две-три секунды показания высоты менялись чуть ли не на полкилометра.

Но это еще не все. Зловеще надвинулись сплошные облака. Казалось, что мы летели на какую-то черную стену.

— Прямо по курсу сплошная облачность, — проинформировал меня штурман.

Покачал самолет с крыла на крыло. Это означало приказ сомкнуть строй. Молоков, Пивенштейн и Демиров подтянулись к моему самолету. Идти плотно сомкнутым строем было нельзя, дистанцию между самолетами держали не менее 50 метров. Я живо представил, что думали летчики о моем решении. Кто-то был согласен, а кто-то и нет. Но дисциплина есть дисциплина.

«Нырнуть в облака или повернуть назад?» — этот вопрос для меня был главным. А куда назад? Прошло уже около часа, как мы взлетели, погода была неустойчивой, и район Майна-Пыльгина мог быть закрыт пургой. Садиться на вынужденную? Где? В отрогах хребта? Но это означало верную гибель.

Я — командир. Что мне делать? Возвращаться — значило идти на гибель, а полет в облаках имел шансы на успех.

Вошел в облака, словно в серых чернилах потонул. Никаких машин не видел. Не видел даже оконечностей крыльев собственной машины…

Сколько мы летели в этой пучине? Включил секундомер, чтобы отсчитывать эти томительные, тревожные минуты. Глаза мои остановились на приборах — единственных помощниках пилота в облаках. Но вел самолет спокойно, ведь не первый же раз попадал в такую молочно-серую гущу облаков. Недаром в эскадрилье учили летать в сложных метеоусловиях. Опыт вселял уверенность.

Через пять минут слепого полета внезапно серая ночь кончилась, столь же внезапно наступил день. Яркому свету несказанно обрадовался, несмотря на то что ветер продолжал бросать самолет из стороны в сторону. Но что это? Рядом со мной шли только две машины. Покачал крыльями. Подошли Пивенштейн и Молоков. Повертел кабинным зеркалом, надеясь увидеть машину Демирова. Демирова не было.

— Не выдержал, вернулся! — сказал я Шелыганову. — Он еще мало летал в облаках.

— Выберется. Он крепыш, — успокоил меня Шелыганов и углубился в свои штурманские расчеты. Через несколько минут он бодро сообщил: — Через сорок пять минут будет Анадырь.

Засек время. Прошло 45 минут. Почти под самолетом увидел на снегу темные точки. Они становились все более отчетливыми. Наконец я различил толпу людей.

Под крылом Анадырь — чукотская столица. Здесь зимовало по тем временам очень много людей — 700 человек. Когда мы подлетали к поселку, казалось, все население высыпало нам навстречу. Махая шапками, бежали черные фигурки по белоснежной целине. Словно черный мак рассыпали на фарфоровой тарелке.

Снизился… Люди машут руками, кричат приветствия. Лучшее место для посадки занято толпой, и мне пришлось проявить невежливость: прошелся буквально над головами, разогнал людей и сел. За мной благополучно сели Молоков и Пивенштейн…

— Гора Дионисия закрылась. — Эту новость нам сообщили на следующее утро.

Мы уже знали, что гора Дионисия находится от Анадыря километрах в одиннадцати и в хорошую погоду четко видна на горизонте.

— Закрылась гора? Ну и что же из этого?

— Плохо, пурга будет.

— А может, и не будет? — высказал я сомнение по поводу столь категоричного утверждения.

— Будет. Гора Дионисия — наш главный метеоролог, — заявили анадырцы.

И в самом деле, вскоре поднялась метель. Арктика вновь взяла нас в плен. Техники занимались самолетами, а нас, троих летчиков, местные власти решили основательно «поэксплуатировать» для массово-политической работы, как коммунистов, вооруженных свежими новостями с Большой земли.

В этот вечер было назначено общее городское собрание с нашим участием. На повестке дня — доклад о XVII партсъезде. Сделать доклад было поручено Борису Пивенштейну.

Сквозь пургу с трудом пробились мы к клубу. Там уже находилось более 300 человек — половина населения Анадыря. Пришли русские зимовщики, чукчи в торбазах, в нерпичьих кухлянках. Они слушали доклад, повторяя знакомые русские слова. Докладчик говорил:

— Наша задача — еще больше укреплять колхозы…

Чукчи повторяли:

— Колхозы…

И плыл одобрительный шепот по залу:

— Э-э-э…

О походе «Челюскина», о Северном морском пути слушали с особым напряжением. Чукчей глубоко тронула судьба «Челюскина», они повторяли знакомые слова «пароход», «Челюскин», «Шмидт».

Откровенно говоря, я не ожидал, что аудитория проявит такую активность. Нас спрашивали: как прошла первая пятилетка? Что еще строится в стране? Что будет во вторую? Что хотят сделать на Чукотке? И это не было праздным любопытством. Речь шла о судьбе родного края.

Для Чукотки вторая пятилетка, как и первая, означала очень многое. Ведь этот край был забытыми «задворками» России. Суровый климат Заполярья — морозы, доходящее до 60 градусов, — не баловал тех, кто хотел обживать эту зону тундр и арктических пустынь. Только промышлявшие моржей чукчи, оленеводы-кочевники и жители прибрежных районов могли выдержать суровые капризы Арктики.

В 1930 году был образован Чукотский национальный округ. Ленинская национальная политика дала возможность кочевникам обрести право на оседлый образ жизни, приобщиться к основам культуры и цивилизации.

Ныне на Чукотке выросло немало городов и промышленных предприятий, колхозов и совхозов, более десятка средних и больше полусотни начальных и семилетних школ, педагогическое и медицинское училища, детские музыкальная и спортивная школы, десятки клубов, Дома культуры, поликлиники. По-настоящему обжитый, благоустроенный край. Тогда, в тридцатых годах, это новое только еще нарождалось. Вокруг прошлого, настоящего и будущего Чукотки и шел в основном разговор в тот памятный вечер в Анадыре.

А злая вьюга разыгралась всерьез. Ветер сбивал с ног, когда мы шли из клуба. Без помощи анадырцев нам не удалось бы отыскать отведенный нам небольшой деревянный домик с белыми от инея стеклами.

Пурга бросала в окна полные горсти снега. Она налетала на дом с такой силой, что казалось, не выдержат его стены, опрокинутся под напором разбушевавшейся стихии.

Разбудил нас тревожный вой сирены. По нашим понятиям, это был сигнал тревоги. Мелькнула мысль: не случилось ли чего с самолетами? Мы кинулись к дверям и столкнулись с заместителем председателя окрисполкома Левченко.

— Почему сирена?

— Пропали четыре человека. Вечером из клуба они не вернулись домой. Собираем людей на розыски. Ваши товарищи могут принять участие?

— Конечно. И даже обязательно.

Мы спешно отправились в общей группе анадырцев на поиски. Троих пропавших вскоре разыскали и спасли. Четвертого нашли под утро уже замерзшим.

Вьюга с каждым часом становилась все неистовее. В конце дня к нам вновь зашел Левченко. Оказалось, что он совмещал две должности: помимо работы в окрисполкоме, редактировал местную газету «Советская Чукотка». Случайно ему на глаза попался чей-то сверток: завернутые в газету мыло и полотенце.

— Газета! — вскрикнул Левченко.

— Это старая, — спокойно ответил хозяин свертка, — за прошлый месяц.

— За прошлый месяц! Товарищи! Разве вы не знаете, что мы получаем газеты раз в год? У нас самый свежий номер за апрель прошлого года…

Бережно развернул сверток, расправил газету. На несколько дней она завоевала внимание жителей Анадыря. Некоторые статьи из нее были перепечатаны в «Советской Чукотке». Местная газета выходила раз в 10 дней, печатая скудную дозу информации, получаемую по радио.

Вечером собрались опять в клубе. Смотрели спектакль на местный сюжет. До сих пор помню незатейливое содержание этой пьесы.

Больна чукчанка. Старые чукчи призывают лекаря-шамана, дают ему за шаманство песца, но женщине становится еще хуже. Сынишка-комсомолец готовит нарты и отправляется в город за врачом. Перед всеми чукчами он держит речь.

— Вот вы боитесь бога, — говорит он, — а я не боюсь. Если бог есть, пусть сойдет и поборется сейчас со мной.

Комсомолец привозит доктора, который вылечивает чукчанку. Шамана прогоняют с позором.

Меня заинтересовала не столько пьеса, сколько аудитория. Она была чрезвычайно активна. Чукчи повторяли отдельные слова, громко делились впечатлениями. В зале стоял сплошной гул. Сцена и зрительный зал жили единой жизнью.

Чукчи показали нам свои танцы. На сцене находилась группа людей, которая подпевала танцующим, кто-то бил в бубен. В танце были тяжелые, медлительные движения, в которых чукчи показывали свою жизнь: охоту на моржа, на нерпу, шитье меховых изделий.

Танцы сменились песнями. Чукчи под бубен выводили то унылые, то задорные песни. В одной из песен говорилось примерно следующее:

Надоело мне работать на американском складе,
Тяжело мне мешки таскать,
Я хочу на пароходе поехать,
Хочу увидеть города и машины.

Американскими складами, — пояснили мне, — чукчи называют фактории, в которых еще недавно хозяйничали американские предприниматели. Тяжелые воспоминания они оставили в сердцах чукчей.

После танца ко мне как к старому знакомому с широкой улыбкой подошел чукча. Я узнал в нем одного из тех, кто пять дней назад помогал нам в Майна-Пыльгине снаряжать самолеты.

— Здравствуй, — сказал чукча, — Майна-Пыльгин — Анадырь сколько ехал?

— Четыре часа.

Он ткнул пальцем в себя:

— На собачках пять дней.

— А зачем сюда приехал?

— Праздник смотреть.

Он познакомил меня еще с двумя чукчами, которые приехали за 400 километров только для того, чтобы побывать на этом вечере. Такова была тяга чукчей к советским очагам культуры.

Те дни, что мы «пурговали» в Анадыре, для меня были полны беспокойства о Бастанжиеве, оставленном в Майна-Пыльгине, о Демирове, потерянном в облаках Пальпальского хребта. Смутно надеялся, что, несмотря на пургу, отставшие товарищи нас догонят и в один из дней их самолеты станут в единый строй отряда. Но время шло, а вестей от Бастанжиева и Демирова не поступало. Даже по радио ничего не сообщали о их судьбе.

Лютая вьюга бесновалась пять дней. Утро шестого дня, 26 марта, прямо-таки поразило нас тишиной. Ветер улегся, по небу плыли клочья разорванных облаков.

— Готовить самолеты к вылету, — немедленно отдал приказание.

Долго откапывали машины из-под снега, расчищали площадку, заряжали моторы. Анадырцы помогали нам во всем. Перед вылетом собрал экипажи самолетов и изложил им план дальнейших действий.

— Из Олюторки мы вылетели пятеркой самолетов. В Анадырь пришли тройкой. Дальше к лагерю Шмидта пробиваться будет еще труднее. Сюрпризы Арктики безграничны. Чем дальше мы проникаем на север, тем хуже для нас условия, мы должны быть готовыми ко всему. Сейчас наша главная задача — пробиться в Ванкарем. Самое главное препятствие — Анадырский хребет. При осложнениях экипажи должны действовать самостоятельно, проявлять инициативу в интересах выполнения общей задачи.

Загудели моторы. Все разошлись по самолетам. Но только

успели вырулить на старт, как небо закрылось сплошным слоем облаков. Все же я взлетел, сделал один круг и немедленно сел. Едва успели зарулить обратно к месту стоянки, закрепить самолеты, как вновь накинулась сильнейшая пурга.

До чего же изменчива погода в Арктике! Только что был светлый день, тишина. Прошло каких-то 10 минут — и пурга уже снова наметала метровые сугробы снега. К утру ветер неожиданно изменил направление на 180 градусов.

На этот раз мы постарались не упустить погоду. Быстро взлетели, взяли курс на Ванкарем. Под нами громоздился Анадырский хребет. Его отроги с островерхими пиками, казалось, вот-вот коснутся наших крыльев. Шли тяжелым, неизведанным никем путем. С тревогой думали, что ждет нас на этом этапе.

— Ветер? — задал вопрос Шелыганову.

— Сегодня он наш помощник, — ответил мне штурман.

Ветер был попутным, скорость самолета резко возросла. Если при встречном мы тащились, едва набирая 80 километров в час, то при попутном ветре скорость перевалила за двести. Душа радовалась.

С попутным ветром быстро одолели 250 километров и вновь столкнулись с пургой. Она началась через час после вылета. Я знал, что снежные заряды бушевали от земли метров на пятьдесят, не выше, поэтому вел самолеты над пургой, но внезапно встретил стену сплошной облачности. Необозримая масса облаков закрывала весь хребет. Его высоты мы не знали, он еще никем не исследован.

— Плохо дело, командир, — тревожно сказал штурман.

— Сюрпризы Арктики.

— Ведьма, а не Арктика.

Что делать? Если бы я полетел вперед, остальные самолеты, конечно, не остались бы. Имел ли я право вести отряд в облака, не зная высоты хребта? Мы могли врезаться в горы к погибнуть. Имел ли я право рисковать жизнями и машинами, когда мы были уже так близки к цели? Что делать? Возвращаться в Анадырь? Отбрасывать отряд снова, назад на целых 250 километров? Нельзя. Ведь у нас были палатки, спальные мешки — все необходимое для жизни в тундре. Значит, мы можем сесть на первом удобном «пятачке», переждать непогоду и продолжить полет по намеченному маршруту. Такое решение у меня созрело. Но где «пятачок»? Вскоре я увидел несколько черных точек, то были яранги. Решил немедленно садиться поблизости от чукотских яранг.

Сделал разворот, зашел на посадку. Опять приземлился первым. Вслед за мной сели Молоков, Пивенштейн. Подрулили к

ярангам, выключили двигатели.

Чукчи несмело, крадучись, шли к нам навстречу. Боялись они не нас, советских людей они видели, а вот диковинных машин с крыльями им встречать не приходилось. Один чукча, более смелый, приблизился к нам. Глядя на него, подошли и остальные. Все в меховых одеждах.

Мы поздоровались. Чукчи ответили что-то по-своему. Только один ответил на ломаном русском языке.

— Как называется ваше селение?

— Кайнергин.

— Есть ли у вас русские?

— Нет.

— Можно у вас заночевать?

— Можно. Пожалуйста.

Кайнергин — это всего лишь несколько чукотских яранг, затерявшихся среди бескрайних просторов тундры.

Мы с Молоковым пошли в ближайшую ярангу, но буквально через секунду выскочили оттуда. Духота там была ужасная! В яранге находились собаки и дети, рыба и тухлое моржовое мясо. Тухлое потому, что его чукчи не солили. Убьют моржа, притащат в ярангу и едят это мясо, им же кормят и собак.

Возле яранг мы поставили общую палатку на девять человек, намеренно сделав ее небольшой, чтобы теплее было спать. Притащили спальные мешки, примус. Сварили суп в консервной банке, пригласили чукчей к себе на вечер. Мы знали, что чукчи очень любят пить чай, но у нас его не было, и мы предложили им какао.

На чаепитие собралось человек пятнадцать. Пришли и старухи и малые дети. Переводчиком был единственный местный житель, понимавший русский язык. Впрочем, вскоре стали объясняться жестами, комбинировать фразы из русских и чукотских слов.

— Можно послушать ваши песни?

— Э-э-э! Можно.

В середину круга встали девушки, пожилые чукчи — по бокам. Затянули песню. Кое-кто из наших товарищей пробовал подтягивать — получилось. Это подбодрило певцов.

Неожиданно чукчи оборвали пение и один за другим, не говоря ни слова, стали уходить из палатки, словно почуяли что-то недоброе.

— Что такое? — спросили нашего переводчика.

— Плохо. Очень плохо.

— Что плохо? Может, обидели кого-нибудь?

— Нет, нет. Буран идет. Плохой буран. Совсем плохой.

Мы не придали этому значения, легли спать в нашей палатке. Спалось хорошо. В мешке тепло. Усталость свалила нас накрепко, я спал беспробудно несколько часов. Когда проснулся и открыл спальный мешок, то невольно вздрогнул: я был совершенно один среди снежной пустыни.

Палатки не было. Завывал ветер. Снег бил в лицо. Видимо, ночью буран сорвал палатку и засыпал нас снегом. Рядом со мной оказались снежные бугры — это мои товарищи продолжали спать в мешках под снежным наметом.

Разбудил Пивенштейна:

— Борис, проснись, погода хорошая!

— Что случилось? — недоуменно спросил Пивенштейн, высовывая голову из спального мешка.

— Пора вставать.

— Есть вставать! — бодро ответил он и стал изумленно оглядываться вокруг.

Действительно, палатку сорвало и унесло. Над каждым спальным мешком намело с полметра снега. Наши примусы, оружие — все оказалось погребено под снегом. А буран продолжал неистовствовать.

Пока мы спали в мешках, было тепло. Как только вылезли, сразу почувствовали адский холод. А снег сыпал как из рога изобилия. Стоило встать против ветра, как ресницы моментально обледеневали и смерзались. Их приходилось отогревать пальцами, чтобы раскрыть глаза. Надо было искать убежища. И вот душные яранги уже казались нам заветной мечтой. Они должны быть близко, всего в каких-нибудь пяти — семи метрах. Но их не было видно. Как их найти?

Девять взрослых людей, взялись за руки, растянулись цепью и побрели вперед, вправо, влево, пока не вышли к яранге. Чукчи потеснились и охотно приняли нас в свою семью. Мы объяснялись с ними знаками, как немые. Беседа шла преимущественно о погоде. Медленно наступал рассвет.

Шелыганов отметил на карте месторасположение Кайнергина, сделал вычисления и сообщил, что от Анадыря мы находились в 220 километрах.

Остаток ночи провели в яранге. Сушили одежду на паяльных лампах, сетовали на каверзы Арктики и очень волновались за наши самолеты, которые где-то рядом были засыпаны снегом.

К утру 1 апреля буран начал медленно утихать, а часов с двенадцати совсем перестал. Мы попросили чукчей помочь освободить самолеты из снежной могилы. Они охотно взялись за работу.

Стояла изумительная погода. Видимость была беспредельной,

словно в награду за все наши мытарства. Перед взлетом не обошлось без традиционных первоапрельских шуток. Спокойный и рассудительный штурман Шелыганов сказал:

— Сыграет Арктика сегодня шутку. Коварная дама.

Мы взлетели при абсолютно идеальной погоде. Светило солнце, было безветренно. И это вселяло надежду, что именно в этот день мы достигнем лагеря Шмидта. Но ей не суждено было осуществиться. Над горами снова встал наш противник — облака. На этот раз мы пошли в атаку, поднялись на высоту 2800 метров. Облака остались внизу сплошным одеялом. Я включил секундомер. Мне предстояло найти в облаках окно, через которое можно было бы прорваться к земле.

Секундомер насчитал пять минут, а внизу была все та же сплошная молочная пелена. Три раза я включал секундомер. Прошло 15 минут полета, под нами находилась густая сплошная облачность. Знаками посоветовался с Молоковым, решили не рисковать.

— До Ванкарема шестьдесят километров! — доложил по телефону штурман.

Как близко к цели! Но именно теперь необходима особая осторожность. Нельзя блуждать в потемках и рисковать.

— Идем обратно, — сказал Шелыганову и развернулся назад, курсом на Кайнергин.

Почему я принял это решение?

Мы не имели представления о рельефе местности, не знали, что встретится нам под облаками — горы или тундра. Какой толщины слой облачности? Лежат ли облака до самой земли или между облаками и землей есть свободное от облачности пространство? Что там — пурга, туман? Не зная всех деталей обстановки, мы не имели права рисковать, ставить под угрозу выполнение задания.

Вернулись в Кайнергин, стали проверять наличие бензина. Оказалось, что его хватит всего лишь на два часа полета. На самолетах с пустыми баками никуда не улетишь. Проклятые облака и горы! Они упорно теснили нас назад. Погода отнимала главное — бензин. Мы рисковали засесть в этой тундре, как пароход на мели.

Что делать? Перед нами были два пути, и оба вели вперед только через отступление. Можно было лететь за бензином обратно в Анадырь, что значило еще дальше откатиться от Ванкарема. И можно идти на Ванкарем, но кружным путем, огибая весь Чукотский полуостров по берегу моря, имея в виду две базы — бухту Провидения и Уэллен. Я объяснил обстановку членам экипажей.

— Как думаешь, Василий Сергеевич? — спросил Молокова.

— Сейчас единственное, что можно сделать, это идти на Провидение!

Так и сделали. Поднялись и взяли курс на бухту Провидения. Через полчаса мы вышли к берегу моря. Оно было все покрыто туманом. Попробовали пробить туман вверх. Набрали высоту и вышли над полосой тумана. Когда он кончится? А если и бухта Провидения закрыта туманом? Тогда нельзя будет там сесть, надо возвращаться. Но у нас бензин на исходе, дорога каждая его капля.

Снова повел группу вниз. Пробили полосу тумана, нашли подходящую площадку. Сели. Машины держали в готовности к вылету.

Прошло минут сорок, в течение которых мы молча смотрели в лицо своему врагу. Туман медленно редел, уходил вверх. Между полосой тумана и морем уже открылся просвет.

Мы снова взлетели, взяв курс на бухту Провидения. Пивенштейн подошел вплотную к моей машине, крылом к крылу, словно хотел что-то шепнуть на ухо. Он показал рукой на бензиновые баки, потом на часы и три раза разжал кулак. Без труда можно было понять печальный смысл этой жестикуляции: горючего осталось на 15 минут.

Надо было немедленно выбирать площадку и садиться. Но наши самолеты — на лыжах, садиться можно только на снег или лед, а снега нет. Южный берег Чукотки закрыт с севера Анадырским хребтом, а с юга его «подогревает» Великий океан. Возле чукотского селения Валькальтен увидел узкую полоску льда. Это извивалась речка. Место для посадки было очень неудобным, но выбирать было не из чего.

Здесь нас ждало новое испытание. Мы подсчитали остатки бензина. У Пивенштейна имелось лишь 15 килограммов.

Ко мне подошел расстроенный борттехник Анисимов и доложил:

— Засели, товарищ командир. Повреждение. Молча подошел к машине, убедился: лопнул амортизационный шатун шасси. Видимо, это произошло при посадке на лед, на извилистой речке, когда пришлось зигзагообразно маневрировать между застругами на пробеге. Требовался ремонт по крайней мере часа на два-три.

— Когда закончите ремонт? — спросил Анисимова.

— Сегодня сделаем, засветло управимся.

— Засветло. Значит, к темноте? Устраняйте повреждение.

Получалось так, что лететь можно только на другой день. Решил не терять времени, благо туман отступил, и лететь двумя машинами. Пивенштейна оставить с пятью литрами бензина и с

моей машиной, требующей ремонта. Для летчика это очень неприятно, но другого выхода не было. Решил объясниться с ним.

— Борис, тебе надо остаться для ремонта моего самолета. На твоем полечу я. Жди бензин. Вышлем из бухты Провидения на нартах.

— Понимаю, командир.

— И я понимаю тебя, Борис. Другого выхода не вижу.

— Решено, командир.

Борис, насвистывая, пошел к самолету. Сын одесского грузчика с Арбузной гавани, рано умершего от чахотки и бедности, Боря Пивенштейн впитал в себя колорит южного портового города, юмор и оптимизм одессита и в любой обстановке не унывал, умел управлять собой. Хороший летчик, прекрасный человек.

Пока перекачивали бензин, опять испортилась погода. Пришлось ночевать. Как же медленно тянулась ночь! Как только забрезжил рассвет, прогрели моторы, взлетели.

В полете я на какое-то мгновение задумался: столько дней провели мы в этой холодной пустыне, отрезанные от всего мира, от страны, которая не знала, что с нами. А что думали о нас челюскинцы? Ведь мы их надежда! А что думали родные? Где Демиров, Бастанжиев и их экипажи?

А в те дни о нас в печати появлялись самые разноречивые сообщения. О том, что пропали. О том, что погибли. И еще о многом другом. Вот одно из многочисленных радиосообщений:

> «Местонахождение звена Каманина до сих пор неизвестно… Запросы через береговые и судовые радиостанции, находящиеся в северных водах, никаких результатов не дали».

А мы все же летели, упорно пробивались на север, в глубь Арктики, с каждым днем приближаясь к лагерю челюскинцев. Правда, от пятерки осталось только двое. Но мы были в строю.

3 апреля всем чертям назло добрались до Уэллена, где была радиостанция! Как только я сел, сразу побежал, торопясь, почти задыхаясь, в радиорубку и вместо приветствия забросал радиста вопросами.

— Здравствуйте, что нового? Каково положение на льдине, в отряде?

— Нового ничего, товарищ Каманин, — сообщил мне радист. — Ждут вас и вашей помощи.

— Ясно. От Демирова и Бастанжиева есть вести?

— Есть. Живы, сидят в Анадыре.

— Спасибо. Срочно сообщите товарищу Куйбышеву о нашем

прибытии. Вот текст.

Быстро снарядили отряд на нартах с бензином для Пивенштейна. Борису послал записку с указаниями по посадке в бухтах. Вот она:

«Пивенштейн!

Бухта Провидения (северная часть) — открытая вода, бухта Пловер и бухта Эмма — замерзшие. Посадку производи в бухте Эмма. Поверхность бухты хорошая и все время поддерживается в состоянии, пригодном для посадки. Садись на «Т», которое тебе выложат. В Провидении очень большая база, возможно, вам удастся сделать шатун в мастерской, если не удастся, то жди прихода «Смоленска».

3 апреля.

Каманин».

Вскоре наши машины были заправлены бензином.

В Уэллене впоследствии мне рассказали, что случилось с Демировым и Бастанжиевым.

В тот день, когда мы пробивали облачность над Пальпальским хребтом, Демиров уклонился и, когда оказался над облаками, нас не нашел. Вернуться в Майна-Пыльгин он не смог из-за непогоды: Майна-Пыльгин был закрыт облаками. Демиров вынужден был сесть около корякского селения на речке Опуха и пробыл там шесть дней, до 28 марта.

Затем он вылетел в Майна-Пыльгин, где встретился с Бастанжиевым, который также являлся пленником непогоды. Пять раз они пытались вылететь в Ванкарем, и каждый раз их отбрасывала назад неприступная стена облаков и тумана. В шестой раз они решили пробиться во что бы то ни стало. Благополучно прошли Пальпальский хребет, взяли направление на Анадырь.

Над Анадырем царствовал непробиваемый туман. Летчики блуждали в тумане до тех пор, пока не наскочили на сопки. Самолет Демирова сгорел, сам он и члены экипажа едва успели выбраться из-под обломков. Самолет Бастанжиева врезался в землю. Бастанжиев был выброшен из машины на 30 метров в сторону. Хорошо, что никто не был привязан ремнями к сиденьям, а то бы погибли наверняка.

Экипажи пробивались в Анадырь голодные и полузамерзшие. Шли трое суток по тундре, не встречая ни одной живой души. Добрались до Анадыря благополучно, только техник Романовский сильно обморозил ноги, пришлось отрезать на ноге два пальца.

Экипажи во главе с командирами проявили настойчивость в выполнении задания. Они мужественно пробивались вперед, к цели, не страшась опасностей, продемонстрировав силу духа, присущую советскому летчику.

ВАНКАРЕМ — ЛАГЕРЬ ШМИДТА — ВАНКАРЕМ

Анатолий Ляпидевский. — Колючинская губа — место аварий и катастроф. — «Американка» Слепнева и советский Р-5. — Наша рационализация. — Авария самолета Ивана Доронина. — Последний рейс в лагерь Шмидта.

С большим трудом пробивались мы к лагерю Шмидта. Напомню, что из Владивостока на пароходе «Смоленск» мы вышли в море 2 марта, а на ближние подступы к лагерю челюскинцев — в Уэллен прилетели только 3 апреля. И какой ценой была завоевана эта победа: разбиты два самолета из пяти, их экипажи чудом остались живы.

В Уэллене мы опять попали в цепкие лапы пурги. Пришлось выжидать. Впрочем, мы не теряли времени впустую: готовили самолеты к рейсу на льдину к челюскинцам и анализировали первый опыт экипажа, побывавшего в лагере Шмидта и вывезшего оттуда первую партию людей.

Я познакомился с Анатолием Ляпидевским, совершившим первый рейс на льдину к челюскинцам, опытным полярным летчиком.

Анатолий Ляпидевский — кубанский казак, человек широкой натуры, вихрастый, плотно сбитый крепыш. Свой путь в авиации он начал в родной мне Ленинградской школе теоретического обучения — «терке». Но если я в «терку» пришел прямо со школьной скамьи, то Анатолий до нее поработал в кузнице, в слесарной мастерской, на маслобойном заводе, помощником шофера в автобусе. Когда по стране прокатился клич: «Молодежь — в авиацию!» — Анатолий Ляпидевский осуществил свою заветную мечту: стал летчиком.

Путевку в небо ему дали опытные инструкторы Василий Молоков и Сигизмунд Леваневский. В 1929 году Анатолий Ляпидевский стал летчиком, начал работать инструктором во вновь образованной школе морских летчиков в Ейске. Бывал в Москве у летчиков-испытателей, где получил «провозные» на АНТ-4. Совершил несколько длительных перелетов из Москвы в Ейск.

1933 год круто изменил судьбу летчика Ляпидевского. Он ушел из армии в Гражданский воздушный Флот и попросился на одну из самых трудных линий — сахалинскую. Летал из Хабаровска через Татарский пролив в Александровск. Трасса эта

очень тяжелая, но, освоив ее, неугомонный любитель новых трудностей перевелся на Крайний Север.

И вот Анатолий Ляпидевский получил приказание на тяжелом самолете вылететь на помощь челюскинцам. В состав его экипажа входили: второй летчик Е. М. Конкин, летчик-наблюдатель Л. В. Петров, бортмеханик М. А. Руновский.

Перед экипажем стояла трудная задача: найти дрейфующую льдину, посадить на нее тяжелый транспортный самолет, для которого нужен приличный по размерам и оборудованию аэродром. И это в условиях Арктики, с ее капризной, изменчивой погодой, с коварством вьюг и туманов!

Нам на своих Р-5 на отдельных участках перелета пришлось стартовать по два-три раза и возвращаться назад из-за непогоды. Бастанжиев в Майна-Пыльгине стартовал пять раз и только на шестой преодолел Пальпальский хребет. Ляпидевский брал старт… 28 раз, и все 28 стартов завершались возвращением на исходный рубеж. Сколько упорства, какую выдержку надо проявить, чтобы не сорваться, не «психануть» и не пойти на безрассудный «авось». Хватило выдержки у Анатолия Ляпидевского. Он отступал перед капризами Арктики, но не сдавался.

5 марта видимость была удовлетворительная. Ляпидевский решил стартовать в 29-й раз. Этот штурм увенчался успехом: самолет сел на льдину челюскинцев. Экипаж доставил в лагерь аккумуляторы для радиостанции, две оленьи туши мяса, кирки, лопаты и ломы, столь необходимые для расчистки аэродрома. На Большую землю была вывезена первая партия челюскинцев: десять женщин и двое детей. Весь мир аплодировал первой победе советских летчиков в Арктике.

> «Было выполнено то, что вообще считалось невозможным для тяжелого самолета, и своего ошеломления этим подвигом не могла скрыть и буржуазная печать всего мира» —

такая оценка этому подвигу была дана тогда в журнале «Вестник Воздушного флота».

После первой удачи экипаж Ляпидевского горел желанием как можно быстрее вывезти со льдины людей. Но опять мешала пурга. Лишь через неделю Ляпидевский вновь поднял в воздух машину — и снова неудача: в воздухе сломался коленчатый вал двигателя. Летчик посадил самолет среди ледяных заструг возле острова Колючина. Экипаж на искалеченной машине попал в арктический плен почти на целый месяц.

Какова дальнейшая судьба этого замечательного летчика?

В московском Кремле из рук Михаила Ивановича Калинина Анатолий Ляпидевский получил грамоту № 1 о присвоении звания Героя Советского Союза. Герой номер один, как мы его стали называть, поступил учиться в Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского, окончив ее, он стал авиационным инженером, работал в Наркомате авиационной промышленности.

В годы войны генерал Ляпидевский возглавил отдел полевого ремонта 7-й воздушной армии, организуя ввод в строй поврежденных в боях краснозвездных самолетов. После войны он занимался проблемой создания новых двигателей и приборов для сверхзвуковой авиации. Этому делу Анатолий Васильевич и поныне отдает свои обширные знания и богатый опыт.

7 апреля стихла пурга, ветер разметал тучи. Откопали из-под снега самолеты, залили двигатели горячей водой, приготовились к взлету. Отдал приказ запускать двигатели. Человек двадцать взялись за конец амортизатора, натянули его до предела.

— Внимание! Раз, два, три, пускай!

По этой команде амортизатор отпустили, мотор дрогнул, как в лихорадке, чихнул, но не завелся. Повторили весь процесс запуска. На этот раз мотор завелся!

Два Р-5 летели курсом на Ванкарем. Под нами Колючинская губа с ее недоброй славой. Сколько полярных экспедиций терпели здесь аварии! Тут зимовал Норденшельд, здесь «Сибиряков» потерял винт, погиб самолет «Советский Север» и потерпели аварии самолеты Леваневского и Ляпидевского.

Колючинскую губу — место аварий и катастроф — нам удалось миновать благополучно. Вскоре мы достигли Ванкарема, где оба наших Р-5 приземлились благополучно. На разговоры отвели минимум времени. Как можно быстрее заправили машины. Техники работали, не теряя драгоценных секунд.

В Ванкареме пробыли меньше часа. Взлетели, взяв курс на лагерь Шмидта. До него было всего 55 минут полета.

Первый наш рейс в лагерь Шмидта…

В задней кабине моего самолета сидел штурман Шелыганов. Десятки и сотни раз он доказывал свое штурманское искусство. Штурман умел видеть через густую пелену облаков. Самые темные ночи не притупляли его зрения. В любых условиях, в любое время Шелыганов знал, над какой точкой земной поверхности находится самолет. Я был уверен, что и на этот раз он выведет самолет точно к дрейфующей льдине, затерянной среди бескрайних ледяных торосов, морских просторов, где нет никаких наземных ориентиров.

Берег Чукотского моря остался позади. Штурман, сделав

вычисления, доложил:

— Через тридцать минут лагерь, курс тот же!

Засек время. Казалось, что стрелки часов стояли на месте. Проверил секундомер — он работал. Почему же так медленно текло время? Догадался: внизу — однообразный пейзаж, бесконечный океан слепящего снега, громадные глыбы льда.

Но дело не только в этом. Ведь мы летели в лагерь! Хотелось, чтобы секунды мчались скорее. Мы так рвались сюда, пробиваясь сквозь пургу, перелетая горные хребты, по которым еще никогда до нас не скользила тень самолета. И вот теперь до цели оставались считанные километры. Разве можно не волноваться?

— Через десять минут! — коротко доложил в телефон Шелыганов.

Через десять минут будет лагерь, к которому мы стремились почти полтора месяца. Выставил голову из-за козырька кабины навстречу холодному ветру. Ничего не видно, кроме нагромождения льдов. Но вот впереди появилась черная точка. Еще минута — и я увидел дым, еще через минуту различил деревянный барак, вышку с красным флагом на мачте, палатки.

Из палаток бежали люди, карабкаясь, взбирались на торосы, махали руками, шапками. Они прыгали от радости.

А у меня на душе была тревога. Как только увидел аэродром, расцвеченный флагами с погибшего «Челюскина», — этот ледяной ящик с торосистыми стенками, маленькую ледяную площадку, покрытую застругами, сразу понял, что сесть будет очень трудно.

На какой-то миг я забыл все: лагерь и торжествующих челюскинцев. Зашел на посадку раз, другой. Надо рассчитать так, чтобы самолет прошел над торосами, не задев их лыжами.

Сделал третий заход. Самолет пролетел над вершинами торосов, счастливо проскользнул над ними, парашютируя, пошел на лед. После приземления самолета я усиленно заработал педалями, чтобы зигзагообразным движением погасить скорость машины, сократить пробег. Сел хорошо, почти у стенки торосов закончил пробег. Развернуться и отрулить уже не мог, сидел и ждал, чтобы восторженно приветствовавшие меня челюскинцы скорее подошли и оттащили машину в сторону.

— Ура! Молодцом! — кричали мне люди, подбежавшие к машине.

— Оттащите самолет немного назад! — вместо ответа на приветствия крикнул я.

Ведь надо было как можно скорее освободить полосу для посадки Молокова.

Машину оттащили, я развернулся и отрулил в сторону. И как раз вовремя: в небе гудел мотор самолета Молокова, который

заходил на посадку.

Вот сел и Молоков. Мы вылезли из кабин и подошли к Отто Юльевичу Шмидту, который сразу нас заключил в объятия и повел в палатку.

— Удовлетворяет вас аэродром? — спросил Отто Юльевич, поглаживая свою, ставшую известной всему миру пушистую бороду.

— Великолепный аэродром, Отто Юльевич, — ответил я. — Скажите кого везти?

— Вы так торопитесь? — в голосе Отто Юльевича я уловил упрек.

Вместо ответа я посмотрел на часы.

— Понимаю, вы правы, — произнес Шмидт. — Сейчас подготовим первую группу.

— Хорошо, Отто Юльевич, а мы займемся аэродромом.

Теперь, когда я оглядываюсь назад, ищу в своей памяти детали впечатлений тех минут, почти ничего не нахожу, кроме мыслей о посадке и взлете. Пример Слепнева, проскочившего на посадке через торосы и поломавшего при этом машину, пугал меня. Он садился на своей «американке» — машине, купленной за золото, раньше нас часа на два. При пробеге «американка» не погасила скорости, выскочила на ропаки и, получив повреждения, завалилась на бок. Вылетать на ней было нельзя — требовался ремонт.

Вместе с Молоковым мы ходили по льдине, пожимали руки бородатым людям в оленьих шубах, у которых были счастливые лица, как на свадьбе, и думали об одном: «Как взлетать?»

Тревога заслонила радость успеха. Помню, как суетился фотограф Новицкий, как просил нас постоять у самолета, затем встать рядом со Шмидтом, как атаковал меня кинооператор Шафран. Может, и обиделись тогда эти летописцы челюскинской эпопеи, но нам было не до них. Пусть простят. Мы с Молоковым были заняты аэродромом.

День клонился к вечеру. Надо было спешить. В мой самолет рядом со штурманом Шелыгановым посадили зоолога В. Стахова и радиста В. Иванюка. Молоков посадил в заднюю кабину кочегара С. Киселева, помощника повара Н. Козлова и матроса Н. Ломоносова.

Взлет был трудным. Так же как при посадке, надо было осуществить разбег по предательским застругам, оторваться от земли, не задев верхушек торосов. В противном случае — капотирование и верная гибель.

Челюскинцы, оставшиеся в лагере, вновь бурно выражали свою радость, когда два Р-5 благополучно взлетели с их ледового

аэродрома. Махали руками, подбрасывали в воздух шапки. Мы с Молоковым сделали традиционный круг над лагерем и взяли курс на материк.

Что представлял собой путь от лагеря Шмидта до Ванкарема? Для меня этот рейс был насыщен тревогой. Под крылом — замерзающее море, льдины, большие разводья. Ветер поднимал в них мощные волны, крошил льдины. Садиться тут в случае аварии, конечно, негде. Я прислушивался к мерному рокоту мотора и был полон благодарности к тем, кто его сделал. Мотор работал великолепно.

Через 1 час 10 минут мы опустились в Ванкареме.

В тот вечер я уснул с мыслью о завтрашнем полете. Проснулся, как всегда, в четыре часа, проверил, как идет подготовка самолетов. Было темно. Мы терпеливо ждали рассвета, но так и не дождались. Пурга снова налетела на Ванкарем. Днем было темнее, чем ночью. Нельзя отойти ни на шаг от дома. Ветер швырял снег в лицо, забивал глаза, валил с ног. Мы снова оказались запертыми, как птицы в клетке.

Лишь 10 апреля северо-западный ураган притих, пурга улеглась. Но эти дни мы не потеряли даром, решили одну очень важную проблему. Мы знали, что в лагере нас ждали еще 86 человек. Когда мы их вывезем? Погода изменчива. День короток. Насколько же растянется наша работа, если, брать на самолет по три человека? Придется сделать не менее 30 рискованных посадок и взлетов.

Нельзя ли изменить эту невеселую перспективу? Думали, искали. И придумали.

Под крыльями самолетов, моего и Молокова, привязали к бомбодержателям парашютные ящики. Сделаны они из фанеры, сигарообразной формы, не очень длинные — метра полтора. Я забрался в ящик, проверил, как там будет чувствовать себя человек. Не очень удобно, но сносно.

Теперь наши двухместные Р-5 стали шестиместными. Когда мы вновь прилетели в лагерь за пассажирами и я доложил Отто Юльевичу Шмидту о нашей рационализации, он горячо ее одобрил. Тут же распорядился в парашютные ящики подбирать людей помоложе и невысокого роста.

— Машина выдержит перегрузку? — задал единственный вопрос Отто Юльевич.

Я успокоил его, хотя сам внутренне очень волновался.

Как сейчас, помню свой первый взлет в тот день. Перед самыми торосами, метрах в десяти, самолет на минимальной скорости еле-еле оторвался от земли и пошел, покачиваясь с крыла на крыло. Казалось, крыло неминуемо заденет за торосы.

Но самолет проскочил их, набрал высоту, и только тогда я облегченно вздохнул.

Началось «регулярное» воздушное сообщение по трассе: Ванкарем — лагерь Шмидта — Ванкарем.

Особенно удачным, радостным был в лагере день 11 апреля: Молоков сделал в тот день четыре полета, я — три. На моем самолете замерзли верхний бачок и трубки водяного охлаждения. Понадобилось два часа, чтобы их снять и очистить ото льда. Все же в этот день я и Молоков вывезли со льдины 35 человек.

Радость усилилась от того, что нашего полку прибыло: вошел в строй самолет Маврикия Слепнева. Но и это было не все. Вернувшись из очередного рейса, я увидел на аэродроме в Ванкареме еще одну новую машину, а через пять минут знакомился с летчиком Иваном Дорониным. Он рассказал, каких трудов ему стоило добраться до Ванкарема, сколько дней пробыл в плену у злой мачехи — пурги, и тут же высказал пожелание завтра чуть свет лететь со мной в лагерь.

И еще была одна радостная весть в тот день: на мыс Северный благополучно прилетел Михаил Водопьянов.

Вечером мы долго беседовали с Иваном Васильевичем Дорониным. Летчик он опытный и хорошо знает, что с Арктикой шутить нельзя. Окончательно договорились, что завтра в лагерь летим вместе, моя машина будет ведущей.

Утром 12 апреля вылетели. На льдину я сел первым. Вслед за мной вполне благополучно сел и Доронин. Приняли на борт пассажиров, начали взлет. И тут с машиной Доронина случилось то, чего я каждый раз так опасался: самолет наскочил на торосы и, поломав шасси, неуклюже остановился посредине аэродрома, разделив пополам и без того узкую взлетную полосу.

Для взлета остался узенький коридор, шириной не более 30 метров. Ни разу в жизни я еще не взлетал при таких условиях. Машину Доронина с поломанными шасси оттащить в сторону не по силам, а ждать, когда будут отремонтированы шасси, — означало наверняка потерять весь день. Решил взлетать.

Была ли в этой аварии вина Доронина? Конечно, нет. На ледяной полосе образовалась заструга, вернее, намерзший ночью бугор. На пробеге лыжа попала прямо на него и самолет по инерции круто развернуло, после чего лыжи врезались в другое препятствие. В итоге — поломка.

Иван Васильевич остро переживал случившееся. Не раз и не два он мне рассказывал, как все произошло. Ему, опытному летчику, эта поломка казалась особенно обидной. А в том, что он был опытнейшим летчиком, убеждает его летная биография.

О детстве своем Иван Доронин рассказывал мне так:

— Силой меня природа не обидела. Читать, писать научили. А вот на поезде и на пароходе не ездил до шестнадцати лет. Но зато уж когда поехал — жизнь повернулась.

В двадцатых годах Иван Доронин с группой комсомольцев приехал из Балашова в Ленинград и поступил на ускоренные курсы флотских техников. Ленинград дал много знаний любознательному юноше, приобщил к культуре.

Доронин учился на минера. Но вдруг он узнал о наборе курсантов в авиацию и, преодолев все преграды, поступил в Ленинградскую теоретическую школу летчиков. Потом учился в Севастопольской летной школе. Став летчиком, пять лет работал в военной авиации, затем демобилизовался, летал на рейсовых самолетах в Сибири. Привык, овладел сложными, неизведанными трассами, а богатырскому организму не страшны были никакие морозы и испытания. Летал в места, где до него никто не приземлялся. И не имел ни одной аварии.

Иван Доронин одним из первых полетел на выручку челюскинцам. К этому времени в его летной книжке было записано: девять лет летной работы, 300 тысяч километров воздушных дорог и ни единой аварии.

К Ванкарему пробивались втроем: Водопьянов, Доронин, Галышев — на трех машинах. Выручали друг друга. В Каменском пришлось садиться на неподготовленную площадку. Первым стал «пытать счастье» Доронин. Рискуя жизнью, он сел, но подломал шасси на снежных надувах. Зато друзья избежали опасности.

Доронин первым штурмовал Анадырский хребет в тридцатипятиградусный мороз, за ним — Водопьянов. Храбрецы одолели островерхие ледяные пики гор, прорвались к Ванкарему…

После челюскинской эпопеи И. В. Доронин поступил на инженерный факультет Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. Окончив его, стал военным авиационным инженером. В годы войны возглавлял летно-испытательную станцию, которая обеспечивала поставку для фронта наиболее надежных и безотказных боевых машин. Пять послевоенных лет неутомимо работал Иван Васильевич Доронин на авиационном заводе, отдавая свои навыки, опыт, знания, силы новой авиации, работая, как он сам говорил, «как авиационный мотор — до полного износа». Такова его летная судьба.

…Мы продолжали вывозить челюскинцев на материк.

Сколько было радости, ликований, когда на берег высаживалась очередная партия пленников Ледовитого океана! В лагере же стало, наоборот, спокойнее, увереннее. Челюскинцы поверили, что вывезем всех.

12 апреля к вечеру погода внезапно вновь ухудшилась. И у всех тревога: можно ли будет завтра лететь? В лагере осталось всего шесть человек! Не было там большого коллектива, который мог с железным терпением отражать удары. Когда ломался ледовый аэродром, коллектив создавал новый. Но что же могут сделать шесть человек: радисты Кренкель и Иванов, капитан Воронин, боцман Загорский, заместитель начальника экспедиции Бобров и начальник этого невиданного в мире ледового аэродрома Погосов, если у них вдруг, например, сломается взлетная полоса.

Мы проснулись 13 апреля с твердым решением лететь во что бы то ни стало. Первым вылетел Михаил Водопьянов. Не найдя лагеря, вернулся обратно. Тревога сгустилась, многие стали нервничать…

В последний рейс на льдину мы вылетели на трех машинах — Молоков, Водопьянов и я. Со мной, как и в первый рейс, летел штурман Шелыганов. Небо было сумрачным, закрытым облаками. Видимость плохая. Немудрено, что Водопьянов не смог найти лагерь и вернулся. Но в этом полете у меня на душе было спокойно. Знал: Шелыганов со мной, — значит, лагерь найдем.

Как и в первом рейсе, услышал по телефону спокойный, уверенный голос штурмана:

— Через тридцать минут будет лагерь Шмидта!

И действительно, ровно через 30 минут мы увидели лагерь. Но уже никто не махал нам руками, на льдине валялись полуразбитые ящики, доски, скарб, какой остается в доме, покинутом хозяевами.

Спокойно забрали в самолеты людей, имущество. Я взял боцмана Загорского, восемь собак. Взлетел и, как полагается в таких торжественных случаях, сделал над аэродромом три прощальных круга.

Итак, авиация сделала, казалось, невозможное: все 104 пленника были вывезены на материк. Итоги работы наших экипажей таковы: Анатолий Ляпидевский сделал один рейс и вывез 12 человек; Василий Молоков за девять рейсов — 39 человек; я за девять рейсов — 34 человека; Михаил Водопьянов совершил три рейса и вывез 10 человек; Маврикий Слепнев за один рейс — пять человек, Иван Доронин и Михаил Бабушкин сделали по одному рейсу и вывезли по два человека.

Из Ванкарема мы стали перебрасывать челюскинцев в Уэллен. В адрес Правительственной комиссии в Москву отправили такую радиограмму:

«Счастливы сообщить, что труднейший этап

переброски спасенных челюскинцев из Ванкарема в Уэллен заканчивается…

Всем сердцем рады, что выполнить задачу, оправдать ваши надежды, доверие партии, всей страны нам удалось на самолетах, где все до последнего тросика сделано на родных советских заводах, руками героического пролетариата великой страны революции, имя сынов которой мы с гордостью несем вперед и выше.

Разрешите в вашем лице заверить партию большевиков, ее ЦК, Советское правительство, что мы всю свою жизнь, до последней капли, отдадим великому и великолепному делу мирного строительства социализма, и, если надо будет, то и делу защиты Родины от любого, врага, который посмеет сунуть свое рыло в советский огород.

Да здравствует славная наша большевистская партия, ее мудрый штаб — Центральный Комитет!

Да здравствует Советская страна, ее правительство, ее героический рабочий класс и колхозники!

Молоков, Каманин, Водопьянов, Доронин, Слепнев, Ляпидевский, Леваневский».

ЛУЧИ ЗОЛОТЫХ ЗВЕЗД

Маврикий Слепнев летит в Америку. — Весть о высшей степени отличия. — В бухте Провидения. — Поезд челюскинцев. — Сигизмунд Леваневский и Михаил Водопьянов. — Испытание славой.

Челюскинцы спасены! Да, это была победа! Мне хочется рассказать еще об одном подвиге, который вошел прекрасной страницей в историю спасения челюскинцев, — о подвиге М. Т. Слепнева.

В самый разгар эвакуации людей со льдины тяжело заболел Отто Юльевич Шмидт. Верный традиции моряков, он настаивал на том, чтобы его вывезли из лагеря последним. Но болезнь оказалась серьезной, и Москва приказала срочно вывезти его в госпиталь для оказания квалифицированной медицинской помощи. Ближайший пункт, где такая помощь могла быть оказана, — Ном на американском континенте.

Кому поручить этот ответственный и трудный рейс? По этому поводу мы долго совещались. Больному требовалось обеспечить хотя бы минимальные удобства при перелете. Наши Р-5, несмотря на то что были надежными в воздухе и могли совершать посадки на ограниченные полосы, для такой цели не годились. В открытой холодной кабине, продуваемой ветрами, в сорокаградусный мороз тяжело больной через десять минут полета превратился бы в ледяную статую.

Наиболее подходящими для транспортировки больного являлись тяжелые транспортные машины. Мы остановились на самолете Слепнева. То был американский «флейстер», одномоторный моноплан с закрытой пассажирской кабиной, купленный вместе с другим «флейстером» у американцев для спасения челюскинцев.

Маврикий Трофимович Слепнев в Америке бывал неоднократно. У американцев он получил «флейстер», облетал его и после нескольких неудачных попыток сумел сделать бросок с одного континента на другой. В его экипаже находились два механика-американца Армстидт и Лавери. Их также надлежало вернуть на Аляску. Словом, имелось немало доводов в пользу того, чтобы выбор остановить на Слепневе.

Летное мастерство, мужество и знание Арктики, опыт полетов в ней — качества, присущие Слепневу, были решающими в этом вопросе. Лично мне Маврикий Слепнев с первых минут нашего знакомства на льдине в лагере и в Ванкареме очень

понравился своей собранностью, деловитостью, серьезным и вдумчивым отношением к делу и к заданиям любой сложности.

Эти качества у крестьянского сына Маврикия Слепнева выработала сама жизнь, многолетняя летная практика. А жизнь Слепнева сложилась интересно и своеобразно. Окончив торговую школу, он несколько лет работал на заводе электрической аппаратуры. В юности сумел экстерном сдать экзамены за полный курс кадетского корпуса. В первую мировую войну прапорщик Слепнев участвовал в боях в болотах Полесья, в горах Буковины, дважды был ранен, контужен.

Маврикий мечтал об авиации и добился зачисления на ускоренные курсы Гатчинской школы военных летчиков. Окончив их, он обрел свою настоящую профессию. Гражданская война привела его в ряды бойцов за власть Советов. Слепнев служил дивизионным инженером в легендарной дивизии Василия Ивановича Чапаева. Вместо самолета под ним была верховая лошадь, а в руках вместо штурвала — кавалерийская шашка.

После гражданской войны Маврикий Трофимович работал инструктором в Московской высшей школе военной авиации, учил молодежь летать, учился сам. Летал на самолетах «Добролета» гражданским пилотом на трассах в Средней Азии. Водил свою машину через Гиндукуш в столицу Афганистана Кабул. Налетав в Средней Азии почти полмиллиона километров, Слепнев перевелся в Сибирь, стал работать на трассе Иркутск — Якутск протяженностью почти 3 тысячи километров над безмолвной тайгой.

Суровой зимой 1930 года в лагуне Ангуэма трагически погибли американские авиаторы летчик Эйельсон и механик Борланд. Их искали, но безуспешно. На поиски погибших вылетел Маврикий Слепнев. Во льдах он нашел остатки разбитого самолета и трупы погибших. По просьбе госдепартамента США Слепнев на самолете «СССР-117» с траурным флагом на борту перевез тела погибших на американскую шхуну.

Челюскинская эпопея привела Маврикия Слепнева в США, где он вместе с Леваневским отобрал два самолета, стартовал из Нома вскоре после Леваневского. Самолет попал в пургу, стал обледеневать. Пришлось вернуться, переждать непогоду и стартовать второй раз. На этот раз ему удалось прорваться в Ванкарем, а оттуда в лагерь Шмидта. На посадке машина получила повреждения, на ремонт ушло три дня. Слепнев все же сумел перебросить пятерых челюскинцев в Ванкарем.

Да, такому человеку, мужественному летчику можно было доверить труднейшее задание на полет в Америку. И Маврикий Слепнев блестяще с ним справился. Он сумел доставить больного

О. Ю. Шмидта на Аляску в Ном, чем удивил американцев.

В Номе Маврикию Слепневу вручили радиограмму из Москвы, в которой от имени руководителей партии и правительства говорилось:

> «Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев».

Америка также восхищалась подвигами русских летчиков и героев челюскинской эпопеи. Американские газеты пестрели сенсациями. Газета «Нью-Йорк таймс» в одной из передовых статей писала:

> «В течение многих лет из Арктики не поступало более драматических известий. Мир узнавал о том, что там происходит, ежедневно благодаря радиосвязи, отваге и умению советских летчиков».

Газета заключала, что Шмидт вышел из испытания

> «с непоколебимой репутацией отважного, жертвующего собой человека, и подвиг советских пилотов продемонстрировал это также».

В газетах многих стран рядом с именем О. Ю. Шмидта стояла фамилия летчика М. Т. Слепнева, оставшегося, несмотря на огромную славу и популярность, скромным человеком, энтузиастом советской авиации.

После челюскинской эпопеи Маврикий Трофимович Слепнев окончил Военно-воздушную академию, стал командиром эскадры дирижаблей. В годы войны полковник Слепнев работал в морской авиации, громившей врага на Черном море. Он очень гордился медалями «За оборону Одессы» и «За оборону Севастополя», которые находятся среди других заслуженных им боевых наград. Литературная и лекционная работа увлекла его в послевоенные годы, и он ей отдавал всего себя. М. Т. Слепнев умер в Москве в 1966 году.

Мир рукоплескал победе советских людей в Арктике.

14 апреля руководители Коммунистической партии и Советского правительства прислали на далекую Чукотку телеграмму-«молнию», которая буквально потрясла нас. Мы конечно думали, что наш труд будет отмечен, но чтобы так высоко, — этого никто не ожидал. Без конца перечитывали мы текст телеграммы, побывавшей по нескольку раз в руках у каждого из нас:

«ВАНКАРЕМ. УЭЛЛЕН

ЛЯПИДЕВСКОМУ, ЛЕВАНЕВСКОМУ, МОЛОКОВУ, КАМАНИНУ, СЛЕПНЕВУ, ВОДОПЬЯНОВУ, ДОРОНИНУ.

Восхищены вашей героической работой по спасению челюскинцев. Гордимся вашей победой над силами стихии. Рады, что вы оправдали лучшие надежды страны и оказались достойными сынами нашей великой Родины.

Входим с ходатайством в Центральный Исполнительный Комитет СССР:

1) об установлении высшей степени отличия, связанного с проявлением геройского подвига, — звания Героя Советского Союза,

2) о присвоении летчикам Ляпидевскому, Леваневскому, Молокову, Каманину, Слепневу, Водопьянову, Доронину, непосредственно участвовавшим в спасении челюскинцев, звания Героев Советского Союза…»

Герои Советского Союза! Это было так неожиданно, так грандиозно. Каждый из нас понимал, что он выполнил свой долг, совершил работу, правда, трудную, опасную, потребовавшую, как говорят спортсмены, «выложиться полностью», отдать все силы, максимально напрячь свою волю, идти на риск. Но это делалось не во имя награды, а по зову сердца советского летчика, по долгу коммуниста, по законам родного Отечества.

В телеграмме сообщалось также, что руководители партии и правительства вошли с ходатайством в ЦИК СССР о награждении орденами штурманов, бортмехаников, всех, кто участвовал в спасении челюскинцев. Были удостоены наград также и сами участники экспедиции на «Челюскине», выдержавшие тяготы и лишения ледового плена. Все они награждены орденами Красной Звезды. Надо ли говорить, какое ликование царило в те дни среди нас, рядовых советских людей, каким высоким чувством гордости за свою Родину и партию были переполнены наши сердца! У каждого словно выросли крылья.

И работа кипела в руках людей, дела спорились. А дел еще было невпроворот. После того как прекратил свое существование ледовой лагерь Шмидта, еще много дней занимались мы перебрасыванием по воздуху спасенных из Ванкарема в Уэллен, а

затем в бухту Провидения.

Челюскинцы также напряженно трудились. В бухте Провидения день и ночь стучали топоры, тонко пели пилы.

Построили барак, за ним другой, третий, в них сделали нары в два и три этажа. Звенели голоса, слышался смех, шутки.

Две недели прожили в бухте Провидения, ожидая пароходов. Было время и для воспоминаний, и для душевных бесед.

Здесь мне довелось как следует познакомиться с остальными летчиками, спасавшими челюскинцев. Ведь до этого у меня были с ними мимолетные встречи. Кто они, каков их путь в авиации, — об этом знал немного. Общее дело сроднило, а бухта Провидения и дорога в Москву дали возможность основательно узнать друг друга.

На станциях поезд челюскинцев, в одном из вагонов которого ехала с Дальнего Востока семерка летчиков, удостоенных звания Героев Советского Союза, встречали огромные массы народа. Станционные здания были украшены кумачовыми полотнищами с приветствиями в наш адрес. Над перронами вокзалов, заглушая паровозные гудки, гремели оркестры. На каждой станции возникали митинги, и нас просили обязательно выступить, рассказать о полетах в Арктике, о том, как удалось спасти челюскинцев.

Стояла погожая весенняя пора. Букетов полевых и садовых цветов преподносили нам великое множество. Не выступать было нельзя. Даже ночью. Ну чем виноваты трудящиеся, к примеру, города Омска, если наш поезд прибыл к ним в самую полночь, а они непременно хотели увидеть и услышать челюскинцев и летчиков, их спасавших? Мы понимали радость советских людей, разделяли ее и охотно шли на эти митинги не только днем, но и, как говорил Чапаев, в «полночь — за полночь».

На митингах нас поздравляли, вручали или зачитывали рапорты трудовых побед, рассказывали об энтузиастах второй пятилетки. Это были волнующие документы.

С каждым днем все ближе становилась Москва. В триумфальной суматохе нашего путешествия мы находили время и для задушевных бесед, для более основательного знакомства друг с другом. В моем представлении уже сложилось определенное мнение о каждом из моих собратьев по общему делу, и я позволю себе дорисовать портреты остальных товарищей из нашей семерки.

Навсегда запомнился облик собранного, серьезного, целеустремленного летчика Сигизмунда Леваневского, человека очень трудной судьбы. Сигизмунду было восемь лет, когда умер отец, работавший дворником. На руках матери осталось четверо

детей. Только три зимы довелось Сигизмунду ходить в школу, а потом пришлось идти за кусок хлеба на завод «Рессора». Пятнадцатилетний Леваневский в гражданскую войну стал бойцом продотряда, а затем командовал ротой, батальоном.

Красный командир Леваневский в боях с врагом был ранен, контужен. Дважды валялся в тифозной горячке. Вдоволь хлебнул фронтовых испытаний. А когда смолкла канонада войны, Сигизмунд, одержимый мечтой об авиации, сумел пробиться в Севастопольскую школу морских летчиков. Здесь его учил летному делу Василий Сергеевич Молоков. После окончания школы Леваневский сам стал воспитывать и учить молодежь. В Николаеве и Полтаве возглавлял осоавиахимовские школы, в которых дал крылья многим десяткам летчиков. Потом стал летать в Арктике. В 1933 году он вывез на Аляску американского летчика Маттерна, потерпевшего аварию в районе Анадыря.

Во время отдыха в Полтаве, услышав тревожную весть о гибели «Челюскина», Леваневский немедленно телеграфировал в Москву о своей готовности лететь в Арктику. Через две недели он вместе со Слепневым и Ушаковым были уже в США, выбрали два самолета, которые наше правительство закупило для спасения челюскинцев.

В Фербенксе, поближе к советской Чукотке, советские летчики приняли от американцев два пассажирских самолета, выкрашенных в ярко-красный цвет.

Первым вылетел из Нома на «Флейстере» Сигизмунд Леваневский. Над роковой Колючинской губой его самолет попал в пургу, в снежный шторм. На крыльях образовались наросты льда в три-четыре сантиметра. Создалась аварийная ситуация. В довершение всего отказал мотор. Пилот посадил самолет на льдину среди торосов. Машина была повреждена, летчик получил ранения. С трудом добравшись на собаках до Ванкарема, Леваневский послал радиограмму в Москву:

> «Чувствую себя работоспособным и готов снова к работе».

Несмотря на ранение, на высокую температуру, этот отважный человек рвался в полет, чтобы оказать помощь челюскинцам. Но его машина требовала основательного ремонта.

Имя Сигизмунда Леваневского стало на втором месте в списке Героев Советского Союза. Трагический финал у прекрасной и трудной летной судьбы этого замечательного летчика. После успешных беспосадочных перелетов экипажей Валерия Чкалова и Михаила Громова из Москвы в США стартовал на тяжелой машине транспортного типа в беспосадочный рейс

Москва — Северный полюс — США экипаж Сигизмунда Леваневского. Старт был дан солнечным днем 12 августа 1937 года. А на другой день в 17 часов 53 минуты радист на мысе Шмидта принял с борта Н-209 от экипажа Леваневского следующее: «Как меня слышите? Ждите…» Это были последние слова. Экипаж и его командир Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский погибли во льдах Арктики, оставив о себе в наших сердцах незабываемые воспоминания.

Интересна биография Михаила Водопьянова. Родился он на рубеже двух веков, в 1899 году, в бедной крестьянской семье в селе Струденки Липецкого уезда. Заела нужда семью Водопьяновых, и отец будущего летчика поехал в Сибирь за призрачным счастьем. Но не нашли там счастья переселенцы. Девятилетний Михаил тянул лямку коногона, а отец старался выжать «деньгу» на кирпичном заводе. Пришлось вернуться в Липецк. Снова работа, нужда.

Революция поломала устои крестьянской жизни. Она вырвала крестьянского парня из родного села, позвала на защиту завоеваний Октября. Михаил Водопьянов добровольцем пошел в Красную Армию, начал новую страницу жизни в дивизионе воздушных кораблей. Подвозил бензин к самолетам. Приглядывался, учился, помогал в работе механику. Работал шофером, мотористом. В душе затеплилась мечта о полетах в воздушном океане.

В марте 1925 года Михаил Водопьянов выдержал экзамен на бортмеханика. Три года был в этой должности, изучил технику. Запускал мотор, рулил, иногда летчики ему в виде исключения, как лучшему механику, разрешали «подлетывать». Наконец послали на учебу в летную школу.

Летная работа Водопьянова началась в конце 1928 года. Через год его послали в Хабаровск для освоения воздушной линии на Сахалине. С тех пор дальневосточные и арктические маршруты Михаилу Водопьянову стали привычными. Он в совершенстве овладел ночными полетами. Потом летал в Ленинград, в Харьков, перевозил матрицы «Правды», выполнял самые разнообразные задания.

Немалого труда стоило Михаилу Водопьянову добиться права участвовать в спасении челюскинцев. Но он добился. И оправдал доверие. Из Москвы приехал поездом в Хабаровск вместе с самолетом. Ему предстояло одолеть труднейшую трассу в 5850 километров до Ванкарема. Вылетели вместе с экипажами Доронина и Галышева. Трудно, очень трудно пробивались они к Ванкарему.

На груди Михаила Васильевича Водопьянова заслуженно

засияла Звезда Героя. Он стал одним из популярнейших людей нашей страны, но слава не вскружила ему голову. Водопьянов сел за учебники. В годы войны громил врага на тяжелых бомбардировщиках, организовывал боевую работу частей авиации дальнего действия.

После войны генерал Водопьянов — в строю боевых авиаторов, неутомимый пропагандист и агитатор среди молодежи.

Через три десятилетия после челюскинской эпопеи в Звездном городке встретились первые Герои Советского Союза с первыми советскими космонавтами. Символической и вместе с тем весьма показательной была эта встреча. Мы рассказали покорителям космоса о нашей судьбе, они нам — о своих космических свершениях. Говорили мы на одном языке, понятном людям воздушного океана, и тем, кто шагнул из него в космический. Словно эстафету, приняли от нас, ветеранов авиации, герои космических полетов все те качества, которые выковала Советская Отчизна в своих крылатых сыновьях.

Лагерь челюскинцев на льдине. Арктика, февраль — апрель 1934 г.

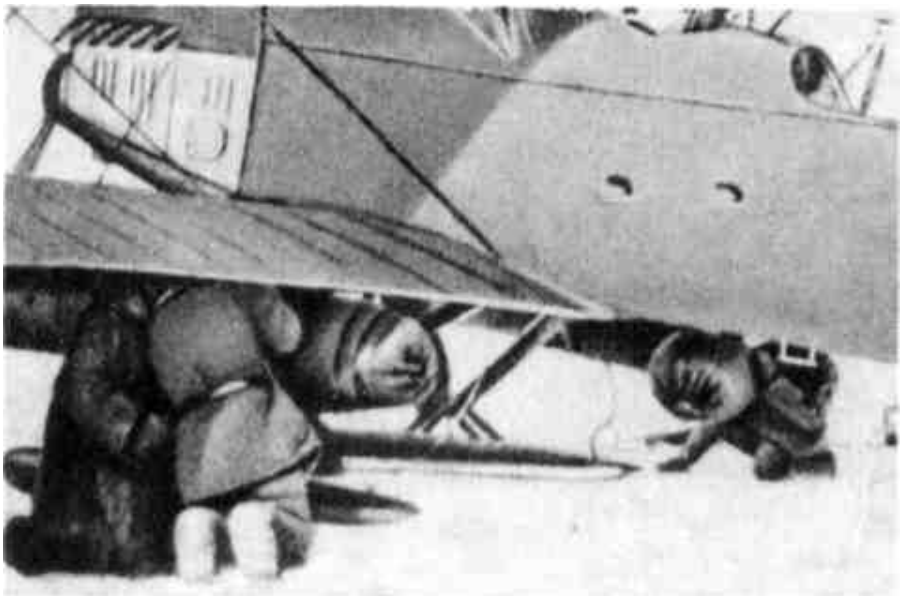
Личный состав авиаотряда Н. П. Каманина на пароходе «Смоленск» в пути к лагерю челюскинцев

Н. П. Каманин перед вылетом на помощь челюскинцам

Самолеты В. С. Молокова и Н. П. Каманина добрались до Уэллена

«Жителю Чукотки очень понравился самолет. Я познакомил его с устройством кабины»

«Мой экипаж. Справа штурман М. П. Шелыганов, слева К. С. Анисимов»



«Пассажиров со льдины мы перевозили не только в кабине, но и в парашютных ящиках, прикрепленных под плоскостями самолета»

После спасения челюскинцев первые Герои Советского Союза едут в Москву. Слева направо: первый ряд — Сигизмунд Леваневский, Анатолий Ляпидевский, Иван Доронин; второй ряд — Маврикий Слепнев, Михаил Водопьянов, Николай Каманин; в дверях вагона — Василий Молоков

БОЕВЫМИ КУРСАМИ

В ГОДЫ ПРЕДВОЕННЫЕ

Совет Я. И. Алксниса. — Военно-воздушная академия. — Будни депутата. — Новые советские самолеты. — В. П. Чкалов и М. М. Громов. — Боевой опыт Г. П. Кравченко. — Дискуссия: истребители или бомбардировщики? — Харьковская авиабригада. — Долина Фирюза. — Начало войны.

Очень часто в литературе встречается такое выражение: самолет мчится с ураганной скоростью. Ураган! Вздымая клубы пыли, сметая на своем пути целые рощи вековых деревьев, руша дома, он стремительно проносится по земле, оставляя за собой хаос. Издревле человек привык считать стремительность движения урагана ни с чем не сравнимой. И когда человек обрел крылья, овладел самолетом, он сравнил его скорость с ураганом. Когда я впервые сел в самолет, это сравнение было справедливо.

Бурный рост советской авиации в предвоенные годы многие понятия сделал устаревшими. Так случилось и с термином «ураган». Уже тогда в небе Отчизны стали летать самолеты-истребители И-16 и бомбардировщики СБ со скоростью в два-три раза больше скорости урагана.

В самом деле, скорость урагана, пусть даже самого сильного, составляет всего лишь 150 от силы 200 километров в час. Современный сверхзвуковой самолет теперь летит в пять, десять, пятнадцать раз быстрее. Таков результат бурного авиационно-технического прогресса, такова действительность. Этот прогресс вызвал к жизни новые явления, ввел новые понятия, заставил по-иному смотреть на то, что стало привычным, обжитым.

Именно об авиационно-техническом прогрессе вел с нами разговор начальник Военно-Воздушных Сил Яков Иванович Алкснис во время беседы в его кабинете в один из жарких летних дней 1934 года. Затем он прямо, без обиняков задал вопрос:

— Так что будем делать дальше? Какие планы?

В самом деле, что теперь делать? Родина увенчала нас лаврами героев, по-матерински ласково встретила нас Москва, прошел митинг на Красной площади, состоялся прием в Кремле, незабываемы встреча с руководителями партии и правительства, вручение высоких наград. Все это промелькнуло как в волшебном сне. Затем целая серия торжеств, чествований, наполненных приветствиями, дружескими объятиями, непередаваемым восторгом людей, искренне гордящихся своей Родиной.

Съездили мы в родные края, к землякам. Вернулись в Москву, много беседовали со специалистами-летчиками, штурманами,

инженерами о полетах в условиях Дальнего Востока и Арктики, обсуждая планы будущих полетов в районах Крайнего Севера. Родилось много ценных советов, рекомендаций из практического опыта, выстраданного нами на Чукотке. Но все это позади.

— Итак, ваши планы, товарищи? — после минутного молчания напомнил нам Алкснис о цели разговора.

— Арктика зовет, товарищ командарм, — ответил Доронин.

— Летать, — сказал Ляпидевский.

И все мы закивали головами.

— Понятно, товарищи, понятно. — Алкснис встал, неторопливо прошелся по кабинету, остановился…

— Хотите выслушать мой совет?

Алкснис задал вопрос тихо, с теплой задушевной интонацией. Пытливо оглядев нас, прочитав на лицах выражение любопытства и ожидания, он высказал то, о чем мы меньше всего думали, когда вопрос касался нашего будущего:

— Идите на учебу. И не куда-нибудь, а в Военно-воздушную академию. Стране нужны очень хорошие, высокообразованные кадры для нашей авиации. Проблему среднего звена мы решили, школ и училищ у нас достаточно. Теперь надо готовить кадры высшего звена. Нам нужны комбриги и командармы. Пока у нас в ВВС есть только одна академия — имени Жуковского. Вам туда дорога. В этом ваш партийный долг.

Агитировать нас не пришлось. Внутренне мы были готовы к этому, только в глубине души гнездился червячок сомнения: по плечу ли нам эта задача? Совет старшего начальника оказался, как никогда, кстати.

— Вот и договорились, — весело заключил наш разговор командарм.

Алкснис подошел к столу, снял телефонную трубку, и мы стали свидетелями того, как быстро и оперативно решал вопросы начальник Военно-Воздушных Сил СССР.

— Товарищ Тодорский, здравствуйте. — Алкснис назвал себя и начал разговор с начальником Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. — У меня находятся летчики, спасавшие челюскинцев. Они изъявили желание пойти на учебу в академию. Я думаю, надо им помочь в подготовке к экзаменам. Договорились? Сегодня же они будут у вас. Да, почти вся семерка. Всего доброго, товарищ Тодорский.

Щелкнула телефонная трубка. Алкснис весело оглядел нас. По всему было видно, что разговор пришелся ему по душе.

— Не скрою, нам сейчас очень нужны в строю летные кадры. Такие, как вы. На четыре года отпускать вас на учебу — это роскошь, конечно. Но надо глядеть вперед. Будущее куется

сегодня. Надеюсь, вы Родине вернете с лихвой все то, что она вам даст за эти годы. Значит, так, товарищи. Экзамен в ноябре. Не допустите срыва. Экзамен мужества вами выдержан, теперь вам предстоит экзамен иного плана. Желаю удачи.

— Спасибо, товарищ командарм.

Было за что благодарить этого изумительного человека — коммуниста. Именем партии верный ее сын командарм Яков Иванович Алкснис указал нам дальнейший путь в службе и в жизни.

Меня как строевого командира многое изумляло в этом человеке. Если во время первых встреч на Дальнем Востоке он покорял людей своей простотой и непринужденностью в обращении с подчиненными, то здесь, в своем рабочем кабинете, он преподал нам урок того, как надо решать сложные вопросы. Оперативно, четко, не откладывая в долгий ящик. Настоящий ленинский стиль.

Начальник Военно-воздушной академии имени Жуковского А. И. Тодорский встретил нас приветливо и вместе с тем сразу дал понять, что в академию мы идем не на праздные встречи и банкеты, не для приятных воспоминаний о совершенном, а для большой работы, учебы. Без скидок, без поблажек. Всерьез!

Лично мне такое условие пришлось по душе. И когда мы всей семьей поехали скорым на Дальний Восток, в свою родную часть, чтобы оформить перевод в академию, то основной поклажей в моих чемоданах были учебники. Дни, проведенные в поезде, использованы сполна: немало было прочитано, законспектировано.

В моем личном деле появилась такая запись:

« 23/I 1935 г. — слушатель командного факультета Военно-воздушной академии им. Н. Е. Жуковского».

Замечательна история академии. 26 сентября 1920 года был организован институт Красного Воздушного флота. 9 сентября 1922 года приказом Реввоенсовета республики № 2125 институт получил новое название — Академия Воздушного флота имени Н. Е. Жуковского. В нее было набрано 140 слушателей. Вначале академия имела два отделения — конструкторское и эксплуатационное, позднее образованы воздухоплавательный, общекомандный и ряд других.

Из стен академии вышли десятки видных ученых, Генеральные конструкторы, ведущие инженеры-эксплуатационники, авиационные командиры — цвет советской авиации в прямом смысле этого слова. Учиться в таком учебном заведении — великая честь, и мы не жалели сил для того, чтобы

успешно освоить программу.

В нашей трудной учебной работе большую помощь оказывало командование академии, профессорско-преподавательский состав. Это были поистине прекрасные люди, самоотверженные труженики, энтузиасты авиации. Было у кого учиться, кому подражать, в больших и малых вопросах.

Шла партийная конференция коммунистов Ленинградского района столицы. В президиуме конференции я сидел рядом с А. И. Тодорским. Внимательно слушал выступающих — рабочих, служащих, ученых, партийных, советских работников. Я слушал, а мой сосед слушал и делал записи в свой блокнот. В перерыве мы разговорились.

— Не скучаете? — спросил Тодорский.

— Выступления интересные, хотя и не по авиации…

— А почему не записываете?

— Зачем? — ответил недоуменно. — От военных вопросов ораторы далеки, от авиационных еще дальше.

— Зря так думаете, — укоризненно сказал Тодорский. — Нам все нужно знать, все запомнить. На память не надейтесь, подведет, потускнеет. А жизнь следует видеть во всех ее красках. Вот тут с трибуны рассказывал о делах одного цеха рядовой рабочий. Я записал цифры, которые он называл, и характерные выражения. Выступал академик — другой строй речи, иные логические построения, выводы. Все это крайне интересно и, главное, поучительно. Ведь любое собрание, а тем более конференция — это громадная школа политического воспитания.

— Даже для вас?

— Для каждого коммуниста. Если он не хочет отстать от жизни, попасть в обоз.

После перерыва снова на трибуну поднимались ораторы. По примеру Тодорского я стал записывать в блокнот наиболее интересное из услышанного. А вечером разобрался в записях, вновь осмыслил события дня и убедился в мудрости совета старшего товарища. С тех пор взял за правило дружить с дневником, с карманным блокнотом, присматриваться к людям и их поступкам, осмысливать события, фиксировать их и в памяти и на бумаге. Очень полезно.

Да, мудрым человеком был Александр Иванович Тодорский. Еще в 1918 году, проживая в захолустном Весьегонском уезде, он написал книгу «Год с винтовкой и плугом», которую Владимир Ильич Ленин назвал замечательной и советовал извлечь из нее серьезнейшие уроки по самым важным вопросам социалистического строительства.

Мне как слушателю Александр Иванович Тодорский

запомнился требовательным и чутким начальником, создавшим в академии строгий воинский порядок, четкий, хорошо спланированный учебный процесс, отзывчивым старшим товарищем. К нему частенько обращались слушатели со своими нуждами и всегда уходили довольными, даже в тех случаях, когда их просьбы не могли быть удовлетворены.

— Откажет — не обидит. Обещает — сделает! — говорили о нем.

Слушатели любили профессоров и преподавателей академии. На первый взгляд кажется, что математика — сухая, тяжелая и скучная наука: формулы, доказательства, выводы. Но наш математик — член-корреспондент Академии наук СССР профессор В. В. Голубев читал лекции так увлекательно и живо, что невозможно было оставаться равнодушным к его предмету. Можно прямо сказать, что в математике он был поэтом.

Секреты штурманского искусства раскрывал перед нами Александр Васильевич Беляков — теоретик и прекрасный практик самолетовождения. На этой кафедре была преподавателем Марина Михайловна Раскова, сумевшая через несколько лет в исторических полетах показать свое выдающееся мастерство штурмана.

Командный факультет возглавлял доцент М. Д. Смирнов, впоследствии ставший начальником Краснознаменной Военно-воздушной академии.

Дни учебы были до отказа заполнены лекциями, самостоятельной работой, выполнением домашних заданий. В довершение к академической нагрузке надо прибавить еще многочисленные приглашения в учреждения, на предприятия, в школы, в воинские части, работу с письмами, которые шли непрерывным потоком. Нас, первых Героев, поздравляли, с нами спешили поделиться радостями и успехами в жизни и труде, посоветоваться по наболевшим вопросам, обращались за помощью в тяжкую минуту жизни, жаловались на несправедливые, а порой и справедливые наказания, на обиды.

Люди писали нам, как в какую-то наивысшую инстанцию. Мы понимали, что это значит, и старались сделать все от нас зависящее, чтобы помочь, устранить допущенную несправедливость.

В моей квартире не только жена, но и сыновья превратились в своеобразных секретарей, помогали разбирать почту. День обычно складывался так. Утром спешил в академию на лекции. Вечером — встреча с рабочими завода, или со школьниками, мечтающими стать летчиками, или с работниками искусств, или с воинами части. Встречи доставляли большую радость и

удовольствие: узнавал людей, вникал в жизнь, с ее трудностями и радостями, с ее прошлым, настоящим и будущим, с думами и подчас сердечными людскими тайнами.

Затихали московские улицы, меркли россыпи звезд в темной глади Москвы-реки, когда устало пофыркивающий газик шуршал шинами по Каменному мосту, спускаясь к дому, что высится на набережной, рядом с кинотеатром «Ударник». Здесь мне была предоставлена квартира. Кстати, в ней мы живем уже более 30 лет.

Дома меня ждали письма. Их было много, в среднем ежедневно приходило по 50. Адрес на них был предельно прост: Москва, Герою Советского Союза Каманину Н. П. Потом мне стали писать как члену ВЦИК и депутату Московского городского Совета депутатов трудящихся.

Зимой 1937 года мне выпала честь стать депутатом Верховного Совета Союза ССР первого созыва. В высший орган власти послали меня избиратели Новохоперского избирательного округа Воронежской области.

Прошла незабываемая сессия Верховного Совета, а затем началась будничная работа депутата. В чем она заключается, как ее выполнять, каковы формы и методы деятельности депутата? Это теперь четко очерчены права и обязанности депутатов верховного органа власти. А тогда все эти вопросы для многих из нас являлись неясными. Ясно было одно: мы — слуги народа, его посланники, стоящие на страже прав граждан страны социализма.

Мой рабочий день в те годы начинался рано. Возвращался домой я поздно вечером, и Мария Михайловна встречала меня сообщениями:

— Сегодня получено семьдесят писем. Растет почта. Прибывает работы.

— Это хорошо, Муся. Нужны мы людям, значит.

— А учеба? — с тревогой спрашивала жена.

— Нормально. Сегодня была прекрасная лекция по истории военного искусства. А после обеда предполетная подготовка.

— Завтра полеты? Тогда объявляется отбой. Никаких сверхурочных работ. Даже депутатской почты не дам, — решительно протестовал мой «секретарь».

Принимал компромиссное решение и работал только с письмами, требующими срочных мер.

А утром на Центральном аэродроме комэск В. Г. Рязанов проверял нашу готовность к полетам. Летали на новом скоростном бомбардировщике СБ. На нем можно было выжимать до 400 километров в час — под стать хорошему истребителю. Нам он очень нравился.

Командир эскадрильи Василий Георгиевич Рязанов относился к нам хорошо. Это значит, не делал нам никаких скидок, для него мы были только летчиками, и потому сполна предъявлял требования летных инструкций. Он дал нам провозные на СБ, затем выпустил в самостоятельные полеты.

Василий Георгиевич был старше нас по возрасту и по опыту летной работы. Летать он начал в самом начале двадцатых годов и много лет отдал инструкторской работе. В годы минувшей войны Рязанов стал видным авиационным командиром, генерал-лейтенантом авиации, возглавлял штурмовой авиационный корпус, был удостоен двух Золотых Звезд Героя Советского Союза.

Летали мы не только с Центрального аэродрома. Летом выезжали в лагерь и там, на аэродроме, упорно и настойчиво учились летному делу. Мы понимали, что нам нельзя отставать от новинок в авиации, бурно развивавшейся в те годы.

Новых совершенных самолетов становилось все больше и больше. Страна обретала могучие крылья. За годы второй пятилетки экономика страны сделала мощный бросок вперед. Советский Союз не только прекратил ввоз из-за границы проката, шарикоподшипников, алюминия, но и сам стал экспортировать автомобили, тракторы, шарикоподшипники, генераторы, паровозы, анилокрасители, бензол и многое другое.

Авиапромышленность во вторую пятилетку по сравнению с первой произвела продукции более чем в пять раз. Прекрасные двигатели для самолетов дали конструкторские коллективы, возглавляемые В. Я. Климовым и А. Д. Швецовым. Появились дальние и фронтовые, а также пикирующие бомбардировщики, штурмовики, истребители конструкций А. Н. Туполева, С. В. Ильюшина, В. М. Петлякова, П. О. Сухого, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна, А. С. Яковлева, Н. Н. Поликарпова, А. А. Архангельского и других.

Конструкторское бюро Н. Н. Поликарпова создало оригинальную боевую машину для поражения малоразмерных целей — ВИТ-1, воздушный истребитель танков. Это был двухместный пикирующий бомбардировщик, развивавший скорость до 530 километров в час, имевший радиус действия 3 тысячи километров. На борту этого самолета имелось пять пушек и пулеметов и одна тонна бомб.

Немало новых боевых машин появилось в те годы в наших ВВС. И это понятно, ведь мир вползал в новую мировую войну, развязываемую фашистами и милитаристами.

Очаги военных пожаров вспыхивали, в разных пунктах земного шара. Итальянские империалисты залили кровью джунгли Абиссинии. Японские милитаристы прошли с огнем и

мечом по Маньчжурии и продолжали кровавую войну в Китае. Фашистские агрессоры Германии и Италии разожгли гражданскую войну в Испании, поддержав мятеж против законного республиканского правительства, против свободолюбивого испанского народа.

Вместо коллективного отпора агрессорам, прожженные политики Запада вели дело так, чтобы натравить армии фашистских государств на Советский Союз. Учитывая реальную угрозу новой войны, наша партия и правительство проявляли неустанную заботу об укреплении оборонной мощи. Стране нужен был могучий военно-воздушный флот, и она его создавала.

В течение 1934—1938 годов советская промышленность вооружила наши Военно-Воздушные Силы совершенно новой авиационной техникой. Нарком обороны К. Е. Ворошилов, выступая на XVIII партсъезде в марте 1939 года, заявил:

> «Военно-Воздушные Силы по сравнению с 1934 годом выросли в своем личном составе на 138 процентов, то есть стали больше почти в два с половиной раза.
>
> Самолетный парк в целом вырос на 130 %, то есть увеличился значительно больше чем в два раза.
>
> Если же выразить возросшую мощь воздушного флота в лошадиных силах авиамоторов по сравнению с 1934 годом, то мы получим увеличение на 7 900 000 лошадиных сил, или прирост на 213 % по сравнению с тем, что было 5 лет тому назад.
>
> Наряду с количественным ростом воздушного флота изменилось и его качественное существо».

Бурно развивались в те годы не только военная авиация, но и гражданский воздушный флот, спортивная авиация. Достаточно сказать, что, обогнав такие страны, как США, Англия, Франция, Советский Союз вышел на первое место в мире по протяженности воздушных линий. В 1937 году воздушные трассы страны составляли почти 100 тысяч километров.

Наши летчики продолжали штурмовать Арктику. В 1936 году М. В. Водопьянов пролетел по маршруту Москва — Архангельск — Земля Франца-Иосифа и обратно. В том же году В. С. Молоков проложил новую трассу в северных широтах, пролетев из Красноярска в Москву через Якутск, Ногаево, Петропавловск-на-Камчатке, Анадырь, бухту Тикси, Архангельск. Величайшим успехом в освоении Арктики явилась эпопея высадки самолетами научной экспедиции И. П. Папанина на Северный полюс.

Немеркнущие страницы славы советской авиации тех лет — целый каскад дальних перелетов. В этой связи хочется назвать Михаила Михайловича Громова. Еще в 1934 году М. М. Громов со штурманом И. Т. Спириным на самолете АНТ-25 без посадки за 75 часов пролетел расстояние 12 411 километров. В сентябре 1934 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Наша семерка первых кавалеров Золотой Звезды от всей души поздравила Михаила Михайловича с этой наградой.

В 1936 году семья Героев Советского Союза пополнилась целым экипажем, возглавляемым Валерием Павловичем Чкаловым. Экипаж В. П. Чкалова перелетел из Москвы на остров Удд в устье Амура, покрыв расстояние в 9374 километра за 56 часов 20 минут. А в июне 1937 года В. П. Чкалов провел свой самолет из Москвы в США на аэродром Ванкувер через Северный полюс.

В тот год стала популярной песня, в которой были такие строки:

Не успел вернуться Чкалов,
Громов дальше полетел.

Вскоре после смелого броска Чкалова из Москвы в Америку, М. М. Громов пролетел по прямой без посадки свыше 10 тысяч километров, приземлившись в местечке Сан-Джасинто (Калифорния). К этому надо прибавить рекордные полеты Владимира Коккинаки, поднимавшего в стратосферу многотонные грузы, перелеты наших летчиц — Полины Осипенко, Валентины Гризодубовой, Марины Расковой, решительное наступление авиационных спортсменов, завоевавших десятки мировых рекордов. Все это означало триумф советской авиации.

А над миром мрачнели тучи войны. Нашим военным летчикам пришлось скрестить оружие с агрессорами и на Востоке и на Западе. В Китае в боях с японскими милитаристами, защищая от ударов с воздуха китайские города и деревни, советские летчики-добровольцы, верные интернациональному долгу, проявляли истинное мужество и отвагу. Со многими из них мы встречались, обсуждали события, изучали тактику воздушного боя.

Из Китая вернулись авиационные командиры: С. А. Красовский, ставший позднее маршалом авиации; Ф. П. Полынин, выросший впоследствии до генерал-полковника авиации; политработник А. Г. Рытов, в послевоенные годы ставший членом Военного совета ВВС, генерал-полковником авиации, и многие другие.

И среди них непоседливый, «заводной с полоборота», как говорили о нем, полный неукротимой энергии, всегда веселый и жизнерадостный боевой летчик-истребитель Григорий Пантелеевич Кравченко. Невысокого роста, крепко сложенный, с ясным, чуть прищуренным взглядом, он как-то сразу располагал к себе. С ним я встречался неоднократно, и он запомнился мне особенно ярко.

Биография Григория Кравченко предельно проста. Сын крестьянина-бедняка из села Голубовка Перещенинского района Днепропетровской области, окончил школу крестьянской молодежи, стал студентом Московского землеустроительного техникума. По комсомольской путевке в 1931 году был направлен в Качинскую авиашколу. По окончании стал инструктором в школе, затем летчиком, командиром звена в строевом полку.

22 февраля 1939 года Г. П. Кравченко удостоился звания Героя Советского Союза. Это — за боевые подвиги в борьбе с японскими милитаристами в небе Китая. А 29 августа того же года он был удостоен второй Золотой Звезды Героя. Это — за боевые подвиги по защите от японских захватчиков территории дружественной Монголии в районе реки Халхин-Гол. Вместе с Г. П. Кравченко дважды Героями Советского Союза стали комкор Я. В. Смушкевич и майор С. И. Грицевец — первая тройка дважды Героев.

На Халхин-Голе майор Кравченко командовал полком. Прекрасно командовал, умело строил воздушный бой. Только за восемь дней боев над Халхин-Голом летчики полка Кравченко сбили 42 японских истребителя и 33 бомбардировщика.

Прошло уже несколько десятков лет, а Григорий Кравченко и сейчас вспоминается сидящим в кабине боевого истребителя. После жаркого неба Монголии он водил группы истребителей над полями Западной Украины, а затем над Карельским перешейком, командуя особой авиагруппой в боях против белофиннов.

Когда взметнулись первые всполохи войны с немецко-фашистскими захватчиками, генерал-лейтенант авиации Г. П. Кравченко сражался с врагом на Брянском, Калининском, Западном, Волховском, Ленинградском фронтах. Командуя авиационными соединениями, он часто сам летал на боевые задания. И погиб генерал Кравченко в феврале 1943 года в кабине боевого истребителя. Вступив в неравный бой над своим аэродромом, свидетелем которому был весь полк, генерал дрался упорно, нанес большой урон противнику и погиб, не дав врагу возможности уничтожить наши самолеты на аэродроме.

Но все это будет потом, спустя почти пять лет. А пока мы видели Григория Кравченко неутомимым, жизнерадостным.

Помню, на нашем командном факультете академии шла теоретическая конференция на тему о тактике воздушного боя. Слово взял Кравченко:

— Любой воздушный бой, — говорил он, — складывается из трех компонентов: осмотрительности, маневра и огня. И овладеть ими надо в совершенстве. Главное — нападать, в этом ключ к победе.

— А если враг жмет числом? — бросил кто-то реплику.

— Все равно нападать. Оборона в воздушном бою немыслима, — горячился Кравченко, спеша привести доказательства своей правоты. И доказывал, убеждал.

На другом совещании в штабе ВВС, в 1940 году, говорили о путях строительства Военно-Воздушных Сил. Речь шла, по существу, о выработке нашей авиационной доктрины. Кравченко выступил в роли ревностного сторонника истребителей как основной силы, способной решать главные задачи всей авиации.

— Борьба за господство в воздухе решается в воздушных боях. Да, да, — с жаром говорил Григорий Пантелеевич. — Только там, в воздухе, мы можем уничтожить воздушную мощь врага. И наступательную — в виде бомбардировочной авиации, и оборонительную — истребителей. Опыт Халхин-Гола говорит об этом. 95 процентов потерь враг понес в воздушных боях с истребителями и только пять процентов, запомните эту цифру, только пять процентов своих потерь он имел на аэродромах от наших штурмовых и бомбардировочных ударов. Только истребительная авиация нам нужна.

— А дальние бомбардировщики? Их роль, вы забываете об этом?

— Знаю, что вы хотите сказать, — не сдавал своих позиций Кравченко. — Бомбовые удары по военно-промышленным центрам врага? Немцы сообщают в газетах, что многие заводы они запрятали в землю. Никакая фугаска не возьмет. А сколько стоит звено бомбардировщиков? — Кравченко от обороны перешел к наступлению на своих оппонентов и выложил свои главные «козыри»: — Звено бомбардировщиков по стоимости равно целому полку истребителей. А полк наших истребителей уничтожит по меньшей мере полк вражеских бомбардировщиков. Вот что такое истребители.

Конечно, Григорий Пантелеевич Кравченко в своих взглядах на роль и место различных родов авиации в войне был не во всем прав. Но мне нравилась его горячая любовь к истребительной авиации, его неукротимый характер, напористость и огромное жизнелюбие. Таким он остался в моей памяти.

Вспоминая эти жаркие дискуссии, борьбу мнений, ясно

понимаешь, насколько правильной была наша военная доктрина того периода, основанная на марксистско-ленинском учении о войне и армии. Исходя из того, что победа в войне достигается совместными усилиями всех родов войск и видов вооруженных сил, наша доктрина утверждала необходимость развития и создания всех родов войск в разумной, необходимой пропорции.

Тучи новой мировой войны сгущались над миром. Пользуясь попустительством со стороны правительств западных стран, германский фашизм наглел с каждым днем. Вслед за Австрией гитлеровцы расправились с Чехословакией, замахнулись на Польшу. В этой сложной международной обстановке в марте 1939 года состоялся XVIII съезд Коммунистической партии, который принял третий пятилетний план и наметил пути дальнейшего повышения экономической и оборонной мощи страны.

Нарастала угроза военного нападения на Советский Союз. Учитывая это, Центральный Комитет Коммунистической партии и Советское правительство усилили внимание к развитию военной промышленности. В результате за три предвоенных года третьей пятилетки ежегодный прирост всей промышленности составил в среднем 13 процентов, а оборонной — 39 процентов.

Быстрее стала развиваться авиационная промышленность. Комитет Обороны при СНК СССР в сентябре 1939 года принял постановление о строительстве девяти новых самолетостроительных заводов и семи авиамоторных. Кроме того, в 1940 году в авиапромышленность было передано семь заводов из других отраслей народного хозяйства. Все это дало возможность в 1940 году выпустить 8331 боевой самолет. Однако это были в основном самолеты устаревших конструкций.

Конструкторские коллективы в предвоенные годы создали вполне современные по тому времени боевые самолеты. В 1939—1940 годах были построены такие новые машины, как истребители ЯК-1, МИГ-3, ЛАГГ-3, штурмовик ИЛ-2, пикирующий бомбардировщик ПЕ-2 и другие. Эти машины пошли в серийное производство. В первой половине 1941 года их было выпущено уже свыше 2650.

Перевооружение авиационных частей новой техникой и переучивание на нее летно-технического состава шло усиленными темпами, но до начала войны эти мероприятия удалось осуществить лишь частично: из 106 авиаполков, запланированных на перевооружение, только 19 успели получить новую технику и освоить ее. Большинство наших авиационных частей вступило в войну, имея на вооружении устаревшие типы самолетов.

Два последних предвоенных года максимально

использовались для подготовки квалифицированных командных кадров. К началу войны в нашей стране было 19 военных академий, 10 военных факультетов при гражданских вузах, 203 военных училища. Подготовка среднего командного состава шла весьма интенсивно и в большом объеме.

В 1939 году я окончил Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского. Это было большим праздником, венчавшим пятилетний труд.

— Товарищи командиры! Вы окончили учебу в академии, с чем вас и поздравляем, — услышали мы поздравление на выпускном вечере. — Только знайте, что настоящая учеба у вас впереди, на практической работе. Школа жизни — вот самая высшая академия.

В правдивости этих слов пришлось очень скоро убедиться. Мне была вручена копия приказа о назначении на должность командира легкобомбардировочной авиабригады в Харьковский авиагарнизон.

Скажу прямо, очень трудно мне было в бригаде довольно-таки продолжительное время. Потом дело пошло на лад. Помогли коммунисты, партийная организация.

Всю осень и зиму шла напряженная учебная работа в классах и на аэродромах. Летали много. Прав Суворов, утверждая: «Солдат ученье любит, было бы с толком». Наши летчики, техники, механики видели толк в учебе и не жалели времени и сил на подготовку к вылетам и на сами полеты.

Наступила весна. Отжурчали звонкие ручьи, поля и рощи оделись в зеленый наряд. Мы готовились к празднику 1 Мая. Решили отметить в приказе лучших летчиков, штурманов, техников, механиков. Перед праздником съездил в Харьковский обком партии к секретарю Алексею Алексеевичу Епишеву, с которым у нас завязались хорошие, дружеские отношения. Подготовили воздушный парад. Над городом в часы первомайского парада и демонстрации прошли плотным строем колонны наших самолетов.

Праздник удался. А утром 4 мая над гарнизоном взвыла сирена, возвестившая боевую тревогу. Это в бригаду неожиданно нагрянула комиссия — командующий войсками округа, начальник ВВС округа, много офицеров. В общем, большое начальство.

На аэродроме Сокольники, куда я срочно приехал, стояла группа инспектирующих. Они наблюдали за действиями личного состава, часто поглядывая на часы, стрелки которых, как мне казалось, слишком стремительно бежали по циферблату.

— Товарищ командующий! Бригада к вылету готова.

Командующий войсками округа поставил задачу:

— Взлет с практическим бомбометанием!

— Есть!

Один за другим звенья поднялись в воздух, собрались на кругу и ушли в район полигона. Когда все 102 самолета бригады с грузом бомб поднялись в воздух, я доложил об этом командующему войсками.

— На все ушло 55 минут, — взглянув на часы, удовлетворенно произнес командующий. — Это меньше, чем норматив. Отлично. Но подожди радоваться, товарищ полковник. Посмотрим, как отбомбятся, как совершат посадку.

Не подвели летчики бригаду: отбомбились отлично, вернулись на аэродром четким строем, организованно зашли на посадку, сели, зарулили на стоянку.

— Вот теперь вижу: бригада к бою готова. Благодарю.

На разборе этого полета командующий войсками округа и представители штаба не жалели похвал. Всех расхвалили, никого не обидели.

И надо же такому случиться, что в скором времени в бригаде произошло тяжелое происшествие: столкновение двух самолетов в воздухе, погиб воздушный стрелок, остальные спаслись с парашютами. Мы все остро переживали эту трагедию. Но больше всего нам досталось от окружного начальства. Если раньше нас расхваливали, то теперь разносили по всем статьям! И зазнались мы, и самоуспокоились, и неизвестно, кто мы, и непонятно, на кого мы работаем(!)…

А бригада летала хорошо. Создался крепкий командный коллектив, летный состав шел от рубежа к рубежу в овладении полетами. Стали летать на предельный радиус, на разведку, на бомбометание, в простых и сложных метеоусловиях, днем и ночью, в ясную погоду и в облаках. В конце 1940 года я сдал бригаду с сознанием честно выполненного долга, уверенный в том, что в любую минуту бригада готова подняться в воздух и нанести по врагу сокрушительный удар.

…Есть в Средней Азии чудесная, сказочно красивая долина. В этой цветущей долине, утонув в зелени, стоял дом отдыха летчиков авиационной дивизии, которой мне доверили командовать. Вечером 21 июня 1941 года мы приехали в долину, чтобы свалить с плеч усталость от напряженной работы и набраться сил в запас.

Поработать пришлось перед поездкой много. Авиационная дивизия была только что сформирована. Она являлась одним из крупных авиационных соединений, создававшихся перед войной как новая оперативно-тактическая единица. Дивизия включала

полки бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей, поэтому называлась смешанной. Мне как командиру пришлось изучать новую для меня материальную часть истребителей, штурмовиков, особенности их боевого применения.

С группой командиров мы сидели на балконе особняка, вдыхали полной грудью воздух цветущей долины, обсуждая события последних дней. Было уже за полночь, когда разошлись по комнатам…

В шесть утра по местному времени меня разбудил посыльный. А еще через пять минут я услышал по телефону из штаба страшное слово:

— Война!

По частям полетели первые военные приказы: рассредоточить полки на полевые аэродромы, замаскировать самолеты, повысить боеготовность. Дыхание войны, уже полыхавшей на наших западных границах, мгновенно пришло и сюда, в цветущую, сказочной красоты долину Фирюза.

САМОЛЕТЫ ПОЛЯ БОЯ

Как создавалась штурмовая авиадивизия. — ИЛ-2 — «летающий танк». — Некоторые вопросы боевого применения ВВС. — Командный состав дивизии. — Несколько слов о начальниках штабов. — Вынужденное ожидание. — Перелет на фронт.

В июле 1942 года мне был вручен документ, на основании которого я немедленно прибыл на фронт:

«ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА НАРОДНОГО КОМИССАРА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР

№ 00147

20 июля 1942 года г. Москва.

1. Военному Совету Московского Военного Округа сформировать:

а) 292 Штурмовую Авиадивизию…

4… К формированию 292 Авиадивизии приступить немедленно и закончить с готовностью к боевой работе к утру…

6. Назначить:

Командиром 292 Штурмовой Авиадивизии — полковника Каманина.

Заместитель Народного Комиссара Обороны Союза ССР

Генерал-лейтенант авиации Новиков».

Наконец-то мне лично дали возможность включиться во фронтовую боевую работу. Наконец-то кончилась пусть крайне необходимая и весьма трудная работа в Средней Азии по подготовке летных кадров для фронта, по укреплению южных границ Родины, по формированию частей.

За первый год войны на территории Среднеазиатского военного округа мы разместили 17 летных школ и училищ, эвакуированных из прифронтовой полосы. На пустынных местах создали военные городки, аэродромы, наладили учебный процесс

и начали давать обученных летчиков и техников для фронта.

Мы принимали участие в так называемой иранской операции. Суть ее состояла в следующем. Гитлеровцы намеревались превратить территорию Ирана в плацдарм для вторжения в советское Закавказье с юга, чтобы захватить наши нефтяные районы. В Иране они создали профашистские организации, сосредоточили «пятую колонну». Надо было сорвать эти коварные замыслы врага. 25 августа 1941 года Советский Союз, по предложению английского правительства и в соответствии с советско-иранским договором 1921 года, временно ввел свои войска в Северный Иран. Тогда же в южную часть Ирана вошли английские войска.

В те дни многие экипажи авиационной дивизии перебазировались в Северный Иран. Мы совершили немало полетов через горные перевалы, организуя базирование наших эскадрилий в Иране. Наладили связь, службу снабжения, словом, обжили новые аэродромы. Наши наземные части заняли ключевые позиции в этой стране, похоронив замыслы врага.

Нефтеносные районы страны на юге, таким образом, были надежно прикрыты. Кроме этого СССР получил удобные коммуникации для доставки грузов по ленд-лизу южным путем через Иран. Другими словами, иранская операция имела большое политическое, военное и экономическое значение для нашей страны в период наибольших трудностей первых месяцев войны.

И все-таки то была работа тыловая. Все мы, от рядового летчика до комдива, рвались на фронт.

В Москве было в разгаре лето. В кабинетах Управления ВВС офицеры изнывали от жары. Это — внешне. А внутренне — все были крайне встревожены обстановкой, сложившейся на Дону. Враг занял Воронеж, его танковые клинья своими остриями грозили Сталинграду и Кавказу.

Да, лето сложилось крайне тяжелое. Фашисты писали в листовках, что русским под Москвой помогла зима, что русские летом воевать не умеют и что сыны фюрера возьмут реванш за Москву. Для такого заявления у фашистов имелись свои козыри: в конце мая 1942 года им удалось разбить нашу Изюм-Барвенковскую группировку, изготовившуюся к наступлению и вместо этого попавшую в окружение. В том же месяце гитлеровцы смяли нашу оборону в Крыму и полностью его захватили. Наши армии на Юго-Западном и Южном фронтах отступали. Куда? Где тот рубеж, на котором удастся остановить врага? Вот вопросы, которые волновали каждого из нас в те дни.

Нужны были срочные и энергичные меры для организации отпора врагу. Это понимали все советские воины, от солдата до

генерала. Поэтому я не удивился тому, что в приказе о создании штурмовой авиадивизии был дан очень малый срок подготовки ее к боевым действиям, точнее, никакого срока не было: сформировавшись, она сразу должна была вступить в бой.

Что же представляла собой штурмовая авиация, которой не имела ни одна армия капиталистического мира? В нашей армии такая авиация была создана и начала успешные боевые действия против гитлеровцев. Мы смогли создать такую авиацию потому, что у нас появился подходящий для нее по своим летно-тактическим данным самолет ИЛ-2. Расскажу о нем подробно.

После войны историки писали и долго еще будут писать о том, что ИЛ-2 в боях зарекомендовал себя прекрасной боевой машиной. Наши летчики называли его «летающим танком», «золотой машиной». У фашистов же штурмовику ИЛ-2 было дано название «черная смерть». Пусть будет «черная». Фашисты иной недостойны. Это в отношении эпитета. А что касается другого слова — «смерть», то тут, действительно, наш крылатый броненосец врага не щадил. Возможности для этого у него были богатые. Начнем с вооружения.

ИЛ-2 имел две пушки, два пулемета, реактивные снаряды и брал под крылья бомбовую нагрузку до 600 килограммов в разных вариантах. Самолет наносил мощные бомбовые удары, если под крылья ему вешали две бомбы по четверть тонны каждая. О таком варианте бомбового груза вооруженцы записывали: 2ФАБ-250. Сбросив эти бомбы на соответствующий объект, штурмовик атаковал наземные цели реактивными снарядами и пулеметно-пушечным огнем. А если на него нападал воздушный хищник — «мессершмитт», то и в этом случае ИЛ-2 давал отпор врагу: с тыла атаки вражеского истребителя отражал воздушный стрелок, открывая огонь из пулеметов «шкас», если же враг заходил в лоб, то попадал под удар пушек, управляемых летчиком.

Особо надо сказать о броне «летающего танка». Чего греха таить: тяжеловат был ИЛ-2. Но зато имел надежную броневую защиту, о которой летчики-штурмовики отзывались с благодарностью. Надежные стальные листы прикрывали наиболее жизненно важные узлы машины: двигатель, баки с горючим и маслом, систему охлаждения и, самое главное, летчика и воздушного стрелка.

Нередко бывало так: с боевого задания машина возвращалась, как говорят, на честном слове, и все дивились, как же она держалась в воздухе: продырявлен фюзеляж, в клочья изодраны крылья и хвостовое оперение, разбита кабина, а самолет все-таки садился на своем аэродроме. Как смертельно раненного солдата,

осматривал его инженер и докладывал, что насчитал около 500 пробоин — осколочных и пулевых. Сразу представлялась такая картина: били с земли по штурмовику «эрликоны», поливали его огнем вражеские истребители, а он, клюя носом, упрямо выравнивался и, обработав цель, возвращался домой, взлохмаченный, изодранный, дымящийся, но все-таки живой. Выручала броня.

Сердце самолета — двигатель. На штурмовике он был безотказным. Конструкторское бюро, которое возглавлял А. А. Микулин, создав серию прекрасных двигателей в предвоенный период, считало шедевром своего творчества авиационный двигатель АМ-38 мощностью 1600 лошадиных сил. Помимо высокой надежности и экономичности, он позволял самолету ИЛ-2 развивать скорость до 450 километров в час. В то время на таких скоростях летали только истребители.

Надежно бронированный, имеющий мощное бомбовое и стрелково-пушечное вооружение, скоростной, маневренный, живучий, «двужильный», — таким был ИЛ-2. Этот самолет создало конструкторское бюро, возглавляемое ветераном отечественного самолетостроения, талантливым советским конструктором, человеком выдающихся организаторских способностей и глубокой инженерной мысли — Сергеем Владимировичем Ильюшиным.

Такого самолета поля боя не имела фашистская авиация, не было такого класса машины и у наших союзников.

Авиаконструкторы гитлеровской Германии в период войны неоднократно пытались создать самолет, подобный нашему ИЛ-2. В конце 1942 года немецко-фашистское командование в качестве образца для самолета-штурмовика взяло двухмоторный «Хеншель-129В». Вот его некоторые характеристики: скорость у земли — 343 километра в час, дальность полета — 700 километров, бомбовая нагрузка — 100—300 килограммов. «Хеншель» уступал нашему ИЛ-2 и в живучести, маневренности, огневой мощи и во всех скоростных характеристиках. Гитлеровцы скоро поняли: «хеншель» как самолет поля боя не годится — и решили использовать в качестве штурмовика истребитель ФВ-190. Они поставили на этот самолет дополнительную броню, он стал тяжелым, ухудшилась его маневренность. Таким образом, и эта затея не удалась.

Появление у нас самолета ИЛ-2 не является счастливой случайностью. История его создания, как и история создания штурмовой авиации вообще, берет свое начало в годы гражданской войны. По этому вопросу есть исторические исследования. Укажу лишь на следующее.

Во время гражданской войны вражеская конница наносила огромный ущерб нашим войскам. Нельзя ли против нее применить авиацию? Эту мысль высказал В. И. Ленин в известной записке Э. М. Склянскому:

> « 4.IX.1919 г.
>
> *(Конница* при низком полете аэроплана бессильна против него.)
>
> т. Склянский! Не можете ли Вы *ученому* военному X, Y, Z… заказать ответ (быстро): аэропланы против конницы? *Примеры.* Полет *совсем низко. Примеры.* Чтобы дать инструкцию на основании «науки»…
>
> *Ленин»*[5].

Ленинская идея использования самолетов на поле боя была воплощена в боевую практику. Именно в годы гражданской войны советские летчики положили начало штурмовым действиям авиации. Известно, что во время налетов на белогвардейскую конницу Мамонтова и Шкуро советские летчики широко, применяли бомбометание и пулеметный обстрел вражеских войск с бреющего полета.

Имели и мы, предвоенное поколение летчиков, опыт учебно-боевой работы штурмовой авиации, хотя специального самолета-штурмовика и специальной штурмовой авиации тогда не было. На легких бомбардировщиках типа Р-5 и на истребителях «Чайка» звенья и эскадрильи овладевали способами штурмовых ударов по наземным целям с бреющего полета и с пологого пикирования.

В боевой практике такие задачи выполнялись в период боев с японскими милитаристами на озере Хасан, на реке Халхин-Гол и на других театрах военных действий.

Создание самолета-штурмовика ИЛ-2, по существу, явилось началом нового рода авиации — штурмовой. И это совершилось в ходе войны, было рождено боевой практикой.

Высокие качества ИЛ-2 как штурмовик показал в первых же вылетах даже в своем первоначальном варианте, когда он имел только одну кабину для летчика. В боях под Москвой наши летчики на ИЛ-2 успешно наносили штурмовые удары по вражеским танковым и мотомеханизированным колоннам.

Только за три месяца боев под Москвой летчики-штурмовики на ИЛ-2 одного из соединений уничтожили 608 танков врага. Мощное пушечное, бомбовое и реактивное вооружение самолета в борьбе с танками дало отличный результат, и в докладе 6 ноября 1941 года И. В. Сталин назвал этот самолет противотанковым, а в

одной из телеграмм рабочим и инженерно-техническим работникам авиазаводов, строивших для фронта самолеты ИЛ-2, он писал, что «самолеты ИЛ-2 нужны Красной Армии как хлеб, как воздух».

Так закладывались основы для создания мощной советской штурмовой авиации с ее специальным самолетом и способами ее применения. Чтобы глубже понять значение этого факта, надо хотя бы кратко остановиться на роли и месте Военно-Воздушных Сил в войне по существовавшим у нас в то время взглядам.

Как известно, в начале тридцатых годов советские военные теоретики разработали теорию глубокой наступательной операции, нашедшую свое отражение в полевых уставах и наставлениях родов войск. Суть этой теории заключалась в применении крупных сил подвижных войск (особенно танков), артиллерии и авиации на важнейших направлениях в сочетании со сковывающими или даже оборонительными действиями на других второстепенных направлениях. Авиации при этом отводилась важная роль. Она должна была решать следующие задачи: вести борьбу за господство в воздухе, прикрывать сухопутные войска и объекты тыла от ударов с воздуха, непосредственно содействовать войскам в наступлении и обороне, обеспечивать высадку и боевые действия воздушных десантов, вести воздушную разведку. Решение этих задач организационно обеспечивалось мощной фронтовой авиацией.

Теория оперативного искусства ВВС разрабатывалась с учетом технической оснащенности войск и требований практики, с учетом опыта оперативной подготовки, маневров и учений, а также боевых действий авиации в районе озера Хасан (1938 год), на реке Халхин-Гол (1939 год), в гражданской войне в Испании (1936—1939 годы), в советско-финской войне (1939—1940 годы). В довоенное время оперативное искусство непрерывно развивалось и к началу Великой Отечественной войны достигло высокого уровня. Утвердилась стройная система взглядов на роль и значение ВВС в будущей войне, были разработаны уставы и другие руководящие документы, в которых определялись важнейшие положения по применению авиации в операциях и войне в целом.

Серьезный экзамен теория оперативного применения авиации выдержала в Великую Отечественную войну. Несмотря на тяжелые условия первого периода войны, советская авиация сохранила боеспособность, а затем, по мере поступления на фронт новой техники, непрерывно наращивала удары.

Врагу удалось нанести нам очень сильный удар. Достаточно сказать, что за первый день войны наша авиация потеряла около

1200 самолетов, в том числе на аэродромах было уничтожено 800 самолетов.

Однако расчет гитлеровского командования — внезапным массированным ударом разделаться с советской авиацией, чтобы расчистить путь своим танковым и механизированным соединениям и молниеносно закончить войну, — потерпел крах. Этому в значительной мере способствовали и такие факторы, как количественный и качественный рост советских ВВС в ходе боевых действий, дальнейшее развитие их военного искусства, приобретение боевого опыта личным составом. В 1942 году наша авиационная промышленность дала фронту 25 400 самолетов, превзойдя по производству этого вида вооружения промышленность фашистской Германии. В том же году резко, почти в шесть раз по сравнению с 1941 годом, возросло производство штурмовиков.

С учетом боевого опыта изменялась организационная структура ВВС. Весной 1942 года началось формирование воздушных армий фронтов и однородных авиационных дивизий. Были созданы также авиационные корпуса резерва Верховного главнокомандования, которые применялись для усиления воздушных армий в важнейших операциях.

Новое всегда рождается в поисках, экспериментах. Не было раньше штурмовых дивизий, и никто нам не мог предложить свой проверенный боем опыт тактического использования и боевого применения штурмовых частей и соединений. Нам предстояло идти нехожеными путями, воюя, учиться, вырабатывать и тактические приемы, и способы боевых действий штурмовиков, решать вопросы организации и управления соединением самим в процессе боев.

Обо всем этом мне пришлось думать по дороге из Москвы в город, где предстояло сформировать штаб дивизии. Полуразбитая «эмка» отчаянно скрипела на ходу, а ее скаты в дороге пришлось не раз латать, что доставляло немалые хлопоты шоферу и безжалостно съедало драгоценное время. В раздумьях о предстоящей работе, с остановками для походного ремонта нашей «эмки» мы добрались до аэродрома.

И рванулось с этого момента время вперед. Один за другим прибывали офицеры штаба дивизии.

На должность комиссара дивизии прибыл полковой комиссар Константин Гаврилович Присяжнюк. Я знал его раньше как комиссара Одесской школы летчиков. Вдумчивый политработник, спокойный, внимательный к людям. В первый же день он провел политинформацию, добыл свежую сводку Совинформбюро, вывесил ее у штаба. Потом всерьез, по-партийному потолковал с

командиром батальона аэродромного обеспечения (БАО) о неурядицах в размещении и обеспечении личного состава. Вечером собрал коммунистов на организационное собрание партийной организации штаба, словом, комиссар сразу проявил себя как человек дела.

Начальником штаба дивизии стал мой однополчанин — дальневосточник Леонид Алексеевич Чижиков. Вот уж не думал, не гадал, что наши дороги вновь сойдутся! Да и он, обычно строгий, несколько даже суховатый на вид, когда встретились, расцвел улыбкой. Как офицер штаба Леонид Алексеевич работал четко, аккуратно, любое дело всегда доводил до конца.

Уместно заметить, что отлично работающий штаб — первейшее условие успеха в боевой деятельности. Это и четкий план боевых вылетов, и непрерывное управление авиацией в бою, и грамотные разборы полетов, и образцовый внутренний порядок в течение суток в дивизии и полках. И, вспоминая прошлое, могу искренне сказать, что все начальники штабов, с которыми мне довелось вместе работать, заслуживают самой высокой оценки.

В феврале 1943 года мы проводили подполковника Чижикова с почетом на должность командира дивизии, а на его место прибыл и долгое время работал полковник Федор Семенович Гудков. После войны он стал генерал-лейтенантом авиации, начальником Управления кадров ВВС.

В довоенный период, когда я командовал авиабригадой, начальником штаба бригады работал подполковник Г. И. Яроцкий — культурный, вполне сформировавшийся штабной офицер. В войну почти целых два года мы опять были вместе — я командиром корпуса, он — начальником штаба, и должен сказать, что в наших взаимоотношениях никогда не было недоразумений.

Начальники штабов офицеры Л. А. Чижиков, Г. И. Яроцкий, В. Ф. Бенюк, Ф. С. Гудков, с которыми мне довелось переносить тяготы войны, радоваться успехам, переживать ошибки — словом, все делить пополам, были настоящими боевыми товарищами, образцами трудолюбия.

Но возвратимся к началу формирования дивизии. Незаметно пронеслись организационные дни. Штаб с прибытием Леонида Алексеевича Чижикова работал, полки — в боевой готовности. Так и доложил вечером 25 июля командиру корпуса. А на другой день неожиданно получил новый приказ: полки передать другим соединениям, а штабу дивизии ждать подхода новых частей.

Было очень обидно: ведь дивизия уже через несколько дней могла вступить в бой, а тут кто-то выдумал реорганизацию.

Потянулись дни вынужденного ожидания. Вся техника шла

под Сталинград и на Кавказ. Это было правильно, и наша дивизия очень пригодилась бы: именно там находился центр боевых действий. Так тогда нам казалось.

Дни вынужденного ожидания мы максимально использовали для учебы офицеров штаба. Занимались по 12 часов в сутки: изучали тактику, материальную часть ИЛ-2, проводили стрельбы, делали выходы в поле. Установили такой порядок: подъем в 5.00, начало занятий в 6.00, отбой в 22.00. Офицеры заметно подтянулись внешне, занятия проходили хорошо. Я летал на ПО-2, тренировал летчиков штабного звена связи днем и ночью.

Мне довелось принять участие в двух крупных учениях и присутствовать на ряде совещаний в Москве. 12 и 13 сентября 1942 года на совещании командиров дивизий и корпусов речь шла о включении в состав штурмовых дивизий истребительных полков из резерва Главного командования.

Только в сентябре наша дивизия была укомплектована. В нее вошли: 800, 820, 667-й штурмовые авиационные полки и 427-й истребительный. Срок готовности штурмовых полков был определен 20 сентября, а истребительного — 10 октября.

Мне стало известно, что личный состав полков получал новые самолеты. Затем полки должны были прилететь под Москву, в состав дивизии. Надо было срочно готовиться к размещению их на аэродромах Подмосковья, но на каких?

Я облетал все подмосковные аэродромы. Свободных не было. Перебазировал управление дивизии и сразу же начал борьбу за аэродромы. Кое-где авиаторы жили вольготно, но тесниться не хотели.

Полетел к командиру корпуса генералу В. Г. Рязанову и от него получил довольно странную рекомендацию:

— Размещайтесь, где хотите, и сами договаривайтесь с начальством.

— А если будут возражать?

— Действуйте самостоятельно.

Пришлось произнести уставное «есть!» и добиваться более сносных условий для базирования полков. Вскоре получил долгожданную телеграмму от начальника штаба корпуса полковника П. И. Брайко (после войны генерал-полковника авиации) о том, что полки вылетели.

Первым прилетел 800-й штурмовой авиаполк. Командиром полка был майор А. И. Митрофанов, комиссаром — старший политрук П. В. Поляков, начальником штаба — майор Е. С. Иванов. Полк имел свою историю: сформирован он был за год до войны под Киевом, с первого дня участвовал в боях, сначала на самолетах СУ-2, а в мае 1942 года получил ИЛ-2.

Воевал летом на Юго-Западном фронте. За два месяца боев нанес врагу большой урон, но и сам потерял все самолеты и много летчиков, был выведен на переформирование.

— Сколько летчиков кадровых, с боевым опытом? — задал я вопрос майору Митрофанову.

— Немного, но есть.

— Сколько?

— Больше десятка. Орденоносцев тринадцать человек.

— Кто конкретно?

— Весь руководящий состав полка, командиры эскадрилий, их заместители, командиры звеньев.

— Остальные — рядовые летчики, молодежь? Фронта не знают?

— Точно так, товарищ полковник. Сержанты.

Сержанты. Летчики, командиры экипажей, в звании сержанта. Да, был такой приказ наркома С. К. Тимошенко перед войной: из летных училищ выпускать летчиков в звании сержантов, в частях держать их на казарменном положении до присвоения офицерских званий. Приказы не обсуждают. Это закон. Для нас, военных, это святой закон. Но этот приказ? Надо ли говорить, какое недовольство у выпускников училищ вызывал он и как трудно было работать с молодежью, ущемленной морально и материально. А во время войны сержанты летчики, командиры экипажей, воевали месяцами, так и не удостоившись лейтенантских погонов. Воевали, да еще как!

Вот такое пополнение и поступило в полки. Общий уровень выучки у молодежи, а она составляла большинство во всех полках, был невысоким. Но перелет прошел в общем удовлетворительно: на посадке повредили лишь два самолета. Могло быть и больше, ведь на ИЛ-2 многие летчики сделали всего лишь по одному-два вылета.

Вскоре прилетел еще один полк. Его история такова. В конце ноября 1941 года Таганрогская авиашкола сформировала и послала на Волховский фронт авиаполк, который вел боевую работу на самолетах Р-5. Полк наносил бомбовые удары днем и ночью. Воевал до последнего самолета. В конце лета 1942 года его отправили на переформирование.

Программу переучивания на новый самолет полк выполнил удовлетворительно. Под номером 667-го штурмового он и прилетел к нам в состав дивизии. Командиром полка был майор Г. П. Шутеев, комиссаром — батальонный комиссар Т. П. Оничек, начальником штаба — капитан И. П. Евдокименков. 14 летчиков в полку, в том числе майор Шутеев, были опытными воздушными бойцами, кавалерами ордена Красного Знамени. Хороший,

крепкий костяк.

Немного позднее своих собратьев прибыл в дивизию 820-й штурмовой авиаполк. Он также не имел предвоенной истории, сформирован был в октябре 1941 года. Полк успел неплохо повоевать на Юго-Западном фронте. Орденоносцев насчитывалось 12, коммунистов — 54, комсомольцев — 106. Командовал полком майор И. Н. Афанасьев, комиссаром был майор Мельников — трижды орденоносец. Штаб возглавлял майор Д. С. Уртаев.

Для сопровождения штурмовиков в состав дивизии включался полк истребителей. Он был необходим для тесного взаимодействия и более быстрого решения боевых задач во фронтовых условиях. 427-й полк истребителей ЯК-1 прибыл в дивизию 10 октября, то есть в намеченный срок. Командиром полка был майор А. Д. Якименко, военкомом — батальонный комиссар М. Т. Вергун, начальником штаба — майор Б. И. Рубцов. Боевое крещение полк получил осенью 1941 года под Тихвином, он очищал от врага небо над Ладожским и Онежским озерами, а летом 1942 года геройски сражался с гитлеровцами в районе Изюма и Купянска. К нам он прилетел вполне боеспособным.

Для меня в этой обстановке главным было уставное требование: командир дивизии обязан знать технику, ее боевые возможности, тактико-технические данные, личный состав. Знакомство с людьми, изучение самолетов ИЛ-2 и ЯК-1 начисто забирало все время рабочего дня и большую часть ночи.

А тут подоспела новая задача — учение. Высшее командование решило проверить боевую подготовку дивизии и заодно тактику штурмовой авиации. Тема учения — «Массированные и непрерывные удары авиации на поле боя». Участвовала вся дивизия. Судьи были весьма строгие — К. Е. Ворошилов, Г. К. Жуков, А. А. Новиков, А. В. Ворожейкин, А. И. Шахурин, Н. Н. Воронов, М. М. Громов и другие.

Для полков это учение явилось проверкой боеспособности и боеготовности, мастерства личного состава; для штаба дивизии и для меня лично — экзаменом и хорошей тренировкой. Группы штурмовиков в заданные интервалы по нашим командам точно выходили на полигон, обрабатывали цели и исчезали из поля зрения. Штурмовики работали успешно. К. Е. Ворошилов и Г. К. Жуков дали им хорошую оценку. Экзамен был выдержан.

Стояла глубокая осень 1942 года. Под Сталинградом в те дни было самое тяжелое положение. И казалось, вся страна была готова ринуться на помощь защитникам города на Волге! Когда стало известно, что дивизия скоро вылетит на фронт, никто не сомневался в маршруте — Сталинград. Ко всеобщему удивлению, в приказе был назван другой пункт — Андреаполь.

Пришлось объяснять личному составу кое-какие прописные истины о законах войны и стратегических планах на ее этапах. Конкретно для нас это означало, что драться на любом фронте — помогать сталинградцам, оттягивать на себя вражеские резервы. Главное — воевать активно, непрерывно атаковать врага.

16 октября мы перелетели через Калинин в район Андреаполя и вошли в состав войск Калининского фронта. Все 120 самолетов дивизии прилетели в заданные пункты без аварий и поломок.

Нашей дивизии поставили задачу вести боевую работу по заданиям командующего 41-й армии. Я сразу же вылетел на командный пункт армии.

Командующий армией генерал-майор Г. Ф. Тарасов встретил нас радостно и сразу же объяснил положение дел: перед 41-й армией противник все лето имел лишь одну 187-ю дивизию, которую растянул в обороне на 40—50 километров. Глубина вражеской обороны была 3—4 километра. Последние данные разведки: враг подтянул части 6-го армейского корпуса в район Духовщины.

41-я армия имела завидное численное превосходство: 1 к 3 в людях; 1 к 6 в артиллерии; 1 к 5 в танках. На всем фронте от города Белого до Великих Лук было сосредоточено более 1000 самолетов, из них более 500 истребителей. В этом — наша сила. Слабое место — тылы наземных войск и авиации: мало горючего, в обрез боеприпасов, туговато с продовольствием. Осенняя слякоть еще более ухудшила дороги этого трудного театра военных действий. Район носил название лесисто-болотистого. Говорили, что надо ждать заморозков и тогда наладится подвоз грузов…

Ждать? Для большого наступления, может, и надо выжидать, а нам, крылатым воинам, ждать нечего. Получил в штабе армии объекты для работы в тылу врага и со своим штабом начал готовить боевые вылеты. Мы ждать не могли.

КРЕЩЕНИЕ ОГНЕМ

Первый боевой вылет. — Победы и потери. — «Ильюшины» громят танки врага. — Первые орденоносцы. — Под Великими Луками помогали Сталинграду. — Мастерство и мужество Бориса Лопатина. — Против шаблона, за творчество в тактике. — Герои боев: Георгий Красота, Михаил Одинцов, Талгат Бегельдинов.

Если посмотреть на карту того времени, то нетрудно определить, насколько удобным для нас был район Андреаполя. Линия фронта с севера от Великих Лук опускалась полукружьем к Смоленску, перерезая железную дорогу Великие Луки — Ржев, огибала полукольцом Ржев и вновь шла на юг, к Вязьме. Мы могли доставать своими штурмовиками до вражеских укреплений и тыловых баз в Великих Луках, в Смоленске, во Ржеве.

Первую задачу дивизии дали такую: нанести удары по врагу на железнодорожных станциях на участках Смоленск — Вязьма, Ржев — Великие Луки. Разведка донесла, что на станциях Дурово, Никитинка, Мостовая, Оленино, Чертолино стояли вражеские эшелоны с войсками и техникой. Объекты для удара подходящие.

Первый боевой вылет. Каждый летчик, офицер штаба, каждый моторист, оружейник, со временем привык к ритму боевой работы, когда вылеты стали обыденным явлением, но первый остался навсегда в памяти.

Вместе с начальником штаба мы поставили боевую задачу экипажам. Пусть простят командиры полков, что в этом мы подменили их. Впрочем, и они выбрали время для уточнения боевой задачи и проверки готовности.

В полках провели митинги. В этом инициатором был комиссар дивизии Константин Гаврилович Присяжнюк. Комсомольцы-оружейники на бомбах сделали надписи:

«Смерть фашизму!»

29 октября 1942 года задолго до рассвета я выехал на наблюдательный пункт, который находился в километре от передовой. Позвонил командующему армией и доложил о готовности к работе. Получив «добро», передал в полки команду на вылет.

Над линией фронта в морозном воздухе царила тишина. Но вот послышался гул летящих штурмовиков. Они появились из-за леса и шли точно над моим наблюдательным пунктом.

Первой шла пятерка самолетов 800-го полка. Ее вел старший

политрук Фесенко. Связался с ним по радио. Его группа шла бомбить вражеские эшелоны на железнодорожных станциях Никитинка и Дурово.

С оглушительным грохотом проносились над нами штурмовики. Высоко в голубом небе выписывали «ножницы» истребители прикрытия — четыре ЯК-1, которые вел лейтенант Леонов.

Первая группа штурмовиков имела трудное задание: она должна пролететь десятки километров над землей, занятой противником, и нанести удар по очень важной для врага железнодорожной магистрали Смоленск — Вязьма. Было известно, что станция Дурово сильно прикрывалась зенитными батареями и истребителями. Ведущий группы старший политрук Фесенко знал об этом. Вслед за первой прошли другие группы, более мощные: 11 машин 667-го ШАП и 8 — 820-го ШАП. Их вели капитан Г. У. Чернецов и старший лейтенант Забненков. Четверка ЯКов прикрывала штурмовиков. Истребителей вел старший лейтенант Зотов.

Дрожала земля от выстрелов вражеских «эрликонов», там, за передним краем, надрывно трещали крупнокалиберные пулеметы. Враг своим зенитным огнем хотел сбить с курса наших штурмовиков.

— Товарищ полковник, кажется, «мессеры», — взволнованно доложил мне наблюдатель, не отрывая глаз от стереотрубы.

— Вижу «мессеров», несколько групп, эшелонированы по высоте, — немедленно передал я по радио предупреждение о грозящей опасности ведущим наших истребителей прикрытия.

Сколько их, «мессеров»? Насчитал около десятка. Шли они тремя группами, эшелонируясь по высоте. Внизу — четверка. Эти, конечно, будут атаковать наших штурмовиков. А выше — пара и четверка. Это резерв. Правильный был боевой порядок у врага: в три яруса!

Передал команду: ЯКам атаковать нижнюю группу «мессеров».

Раздалась серия глухих взрывов за передовой. Над перелеском вдруг возникло облако черного дыма: так коптить может только тяжелое горючее для танков. Это штурмовики угодили в склад с горючим.

Прошли минуты, полные тревоги. Наконец показались штурмовики. Они шли в стороне от нас, возвращались на свои аэродромы, и сосчитать их не удалось.

Все ли, родные, вернулись? Увидел одного отставшего ИЛа. За его хвостом тянулась серая дымная полоса. Пара ЯКов выписывала над ним ножницы, не давая врагу возможности

добить раненого товарища. Молодцы!

И вот вечером мне на стол легла первая сводка о первом боевом вылете. Итоги были такие: в день боевого крещения дивизии, 29 октября 1942 года, атаковано 11 железнодорожных эшелонов врага, на которые сброшено 7 тонн бомб. Эшелоны обстреляны пулеметно-пушечным огнем 22 наших штурмовиков. Хорошее начало!

В первой боевой сводке были также слова скорби: смертью храбрых погибли в схватке с истребителями врага летчик-штурмовик сержант Семенов, командир звена истребителей лейтенант Леонов. Вечная память вам, верные сыны Отчизны!

Около полуночи ко мне пришел комиссар Константин Гаврилович Присяжнюк, положил на стол два письма родным погибших воинов. Сказал глухо, покашливая:

— Подпиши, командир. Привыкай и к этой тяжкой доле.

Как же тяжело было подписывать эти письма! Не привык. До конца войны не привык…

Вопрос о наших потерях обсуждался на совещаниях с командирами полков, с ведущими групп, со всеми летчиками. Говорили о том, что в боях потери, конечно, неизбежны, но надо сделать их минимальными. Нельзя, чтобы наши советские люди неоправданно гибли сами и губили боевую технику. Какие же мы командиры-коммунисты, если будем воевать большой кровью? А чтобы избежать излишних потерь, нужна учеба, овладение боевым опытом, нужны новые приемы и непрерывные поиски.

Причины наших потерь 29 октября — зенитный огонь и истребители врага. Значит, надо отрабатывать противозенитный маневр штурмовиков, выбирать наиболее выгодное направление выхода на цель, организовать тесное взаимодействие штурмовиков и истребителей, эшелонировать по высоте группы ЯКов.

Решение последней задачи облегчало то обстоятельство, что истребительный полк непосредственно входил в нашу дивизию. В этом сказалось несомненное преимущество организации смешанных соединений.

Всю ночь техники и механики под руководством дивизионных и полковых инженеров устраняли повреждения на боевых машинах. В 820-м полку инженерную службу возглавлял старший техник-лейтенант Ященко, в 800-м — старший техник лейтенант Кушко. Работали они в роли полковых инженеров хорошо, не стеснялись учиться у старших специалистов. Со временем приобрели опыт, наладили обслуживание боевой техники и ее ремонт в полевых условиях.

30 октября на рассвете летчики были уже на аэродромах.

Возле самолетов их ожидали техники.

— Товарищ сержант! Самолет к вылету готов. Докладывает техник-лейтенант…

— Вольно. Приступаем к проверке.

Молодой летчик в звании сержанта проверял самолет и во время проверки давал указания технику, имевшему офицерское звание. Еще одно недоразумение предвоенного новшества в авиации. Но нам не было времени обращать внимание на подобные несоответствия. Все это прекрасно понимали и занимались делом. Ведь не было главнее задачи, чем нанести еще один удар по врагу, а потом еще, еще и еще, и так до полной победы. Высокая цель властно владела каждым воином.

Я собрал ведущих групп 800-го ШАП и еще раз уточнил с ними задачи. Они были аналогичны вчерашним, но добавлялась еще одна цель: штурмовка аэродрома севернее Смоленска. Обратил внимание на вопросы взаимодействия. С ведущими групп, которые имели задачу бомбить аэродром севернее Смоленска, побеседовал дополнительно. Группам штурмовиков из других полков было проще. Их цели — те же станции, которые бомбили накануне. Где стоят зенитки и сколько их — было известно. Никто не думал, чтобы противник за ночь смог перестроить свою систему ПВО.

Кто же должен был вести группы штурмовиков, которые занаряжены бить аэродром севернее Смоленска? Передо мной стояли штурман полка капитан П. А. Русаков и командир первой эскадрильи старший лейтенант М. С. Малов — рослый, широкоплечий, с крупным лицом, на котором выделялись внимательные, глубоко посаженные глаза. На фронте он с первых дней войны, облетан, обстрелян, награжден орденом.

Группа имела основную цель, аэродром, и запасную. Спросил ведущего о сроках вылета, времени выхода на цель, маршруте полета. Малов отвечал кратко, точно, без лишних слов. Это мне понравилось. Не любил и не люблю многословия, особенно перед боевым вылетом или важным заданием.

— Покажите карту.

Еще не совсем рассвело, поэтому Малов в одну руку взял планшет, в другую фонарик и стал подсвечивать. На карте маршрут был нанесен тщательно, красиво и, самое главное, полностью.

— Сколько заходов сделаете? Над первой целью?

— Не меньше двух, товарищ полковник.

— Хорошо, но вопрос о количестве заходов решайте в зависимости от обстановки в районе цели. Ночью поступили дополнительные сведения нашей разведки: вчера к вечеру на

аэродром села еще одна группа самолетов, всего около 30 машин. Цель стоящая. Это значит, что о прикрытии немцы позаботятся. Будет тяжело.

— Над КП будете проходить, доложите. Если не дам подтверждения, работайте по второму варианту. Вы и капитан Русаков должны обеспечить точность выхода на цель.

— Ясно, товарищ полковник.

Светало. В морозном небе меркнул фосфорический свет звезд, на востоке робко прорезалась розовая полоса утренней зари. Сел в самолет ПО-2 и полетел на наблюдательный пункт, туда, где дремал в предутренней тишине передний край.

Утро второго дня боевой работы дивизии началось строго по плану. Закончился этот день опять поздно ночью, когда мы с начальником штаба подвели итоги. Во второй день дивизия произвела 56 самолето-вылетов (накануне — 29). Штурмовики нанесли бомбовые удары по трем вражеским эшелонам на участках железных дорог Смоленск — Вязьма и Мостовая — Ржев. На аэродроме севернее Смоленска было уничтожено 14 вражеских самолетов, в том числе три четырехмоторных, и около 20 автомашин. За день наши летчики сбросили на врага бомбового груза 12 500 килограммов, а во время штурмовки выпустили несколько тысяч снарядов и пуль.

В налете на вражеский аэродром севернее Смоленска отличилась группа старшего лейтенанта Михаила Семеновича Малова. Она сделала три захода по самолетным стоянкам, точно отбомбилась и проштурмовала пулеметно-пушечным огнем бензозаправщики и склад боеприпасов.

С боевых заданий не вернулось два ИЛа. Один из них сел на нашей территории, летчик жив, второй — погиб. Снова до полуночи совещались мы с командиром истребительного полка майором Якименко. Искали ответ на вопрос; что делать, чтобы не допускать к штурмовикам истребителей противника. Пришли к выводу, что необходимо усилить наряд наших истребителей и эшелонировать их по высоте.

И полетели одни за другими фронтовые будни, заполненные боевой работой. Только перед самым октябрьским праздником выдался небольшой перерыв: разненастилось так, что о вылетах и говорить не приходилось.

В праздник Великого Октября провели митинги, чествовали тех, кто вносил достойный вклад в дело победы над врагом. Вечером устроили торжественное собрание, был концерт.

Праздничный приказ Верховного главнокомандующего И. В. Сталина зачитали рано утром на построении полков. «Будет и на нашей улице праздник» — эти слова приказа стали

крылатыми среди летчиков и механиков. Тяжело было под Сталинградом и на Северном Кавказе, а народ верил в победу. У людей было боевое настроение.

К нам в армию прибыли новые части. Чувствовалось, что мы скоро будем наступать. Несколько раз я летал в штабы нашего авиакорпуса и 3-й воздушной армии, где встречался с генералами В. Г. Рязановым и М. М. Громовым. От них получил задачу на подготовку к наступлению.

Наступление! О нем думали советские воины в тяжкие дни оборонительных боев, сдерживая натиск превосходящих сил врага, перемалывая их в неравных схватках. О сокрушающем наступательном ударе мечтали и летом и осенью, но тогда для этого еще не было сил и средств, враг был сильнее. После зимнего поражения под Москвой первой военной зимой гитлеровцы сумели собрать ударные кулаки для летнего наступления на Волгу и на Кавказ. Но наши войска сумели отразить вражеское наступление, добились изменения соотношения сил в свою пользу и создали необходимые условия для окончательного захвата стратегической инициативы Этот главный итог предопределил дальнейший ход вооруженной борьбы на советско-германском фронте.

К ноябрю 1942 года гитлеровцы имели на советско-германском фронте огромные силы — 266 дивизий, в которых насчитывалось около 6,2 миллиона личного состава, свыше 70 тысяч орудий и минометов, 6600 танков и штурмовых орудий, 3500 боевых самолетов и 194 боевых корабля основных классов. Такого количества войск и техники враг не имел на советско-германском фронте ни раньше, ни позднее за все годы войны.

Красная Армия к этому времени имела в своем составе более 6,1 миллиона личного состава в действующих частях, 72,5 тысячи орудий и минометов, 6014 танков и самоходных установок, 1724 установки реактивной артиллерии, 3088 боевых самолетов, 233 боевых корабля. Как видно из этих цифр, численного превосходства у противника уже не было.

Началось наступление под Сталинградом. Молниеносное грандиозное, невиданное в истории войн наступление с целью окружения 330-тысячной группировки врага началось 19 ноября 1942 года. Враг попал в кольцо, из которого так и не вырвался!

25 ноября рванулся в наступление и наш Калининский фронт. Авиаторы нашей дивизии обеспечивали наступление 41-й армии на участке город Белый — Черный Ручей. Наши летчики взаимодействовали с воинами 1-го мотомехкорпуса и 6-го стрелкового корпуса, наступавшими южнее города Белый.

Погода была скверная. Мела пурга, летали с очень большим

риском. В первый день наступления сделали всего лишь шесть боевых вылетов. И это в то время, когда наземные войска сумели прорвать вражескую оборону и в прорыв был введен 1-й мотомехкорпус, Как нужна была им поддержка с воздуха! Проклятая пурга намертво приковала нас к земле, хоть плачь.

На другой день наступление нашей пехоты развивалось. К 14.00 советские воины прошли до 20 километров. А наши самолеты бездействовали. Первую половину дня валил снег, облачность прижималась к земле. С большим риском дал я задание послать на поддержку пехоты несколько пар штурмовиков.

К полудню снегопад поутих, погода чуть-чуть улучшилась: высота верхней кромки облачности поднялась до 50—100 метров, видимость по горизонту равнялась километру. Опасно в таких условиях летать. Все же мы произвели 74 самолето-вылета. На аэродромы не вернулось 15 машин. Как выяснилось потом, многие из них из-за плохой видимости сели на случайных площадках. Экипажи доложили, что враг вел очень сильный огонь с земли, самолеты вернулись с десятками пробоин, имелись раненые. В районе целей кружилось несколько «мессершмиттов».

27 ноября шесть самолетов, не вернувшихся накануне, прилетели в свои полки. Еще четыре были найдены на нашей территории. Получив повреждения от зениток, они совершили вынужденные посадки. О судьбе пяти экипажей не было известно. Это очень тревожило авиаторов.

Пурга неистово хозяйничала в небе и на земле, лишив нас возможности вести боевую работу. Снежные заряды окутывали белой пеленой аэродромы всю первую половину дня. Затем наступало затишье, и мы старались как можно полнее использовать его для полетов.

Так, 27 ноября до 14.00 погода была совершенно нелетная, потом наступило улучшение. Мы успели выпустить на боевые задания в район города Белый 19 самолетов. Все самолеты вернулись на аэродромы. На другой день дивизия не сделала ни одного полета, хотя имела задание совершить 150 самолето-вылетов.

41-я армия успешно наступала, ее 1-й мотомехкорпус (командир — генерал Соломатин) прошел около 40 километров. В конце ноября наши войска начали окружение Великих Лук, прорвали оборону в районе Сычевки и перерезали железную дорогу Ржев — Вязьма. На других направлениях советские воины также продолжали продвигаться вперед.

Как помочь наземным войскам? Мы мобилизовали весь личный состав частей и гражданское население на очистку

аэродромов, но пурга все продолжалась, и летать было невозможно.

Светлое окно образовалось 30 ноября, и дивизия сделала 50 боевых вылетов. Но с задания не вернулись три экипажа. Враг вел очень сильный огонь с земли, и некоторые самолеты пришли искалеченными.

Наступление наших наземных войск постепенно приостановилось. Гитлеровцы подтянули резервы из Смоленска и ввели их в бой. Оперативно тактический успех, достигнутый нашими войсками в районах Великих Лук и Новосокольников, закрепить завершающим ударом не удалось.

Тем не менее действия войск Калининского фронта, их высокая боевая активность имели огромное значение. Врагу не дали снять свои части с этого участка для переброски под Сталинград.

3 декабря наши летчики произвели 84 боевых вылета. Штурмовыми действиями было уничтожено несколько десятков автомашин с грузами и пехотой, подавлен ряд артиллерийских батарей, атаковано три железнодорожных эшелона, разбито до 20 вагонов. Это хорошие результаты. Но были и потери. Не вернулись из боя шесть штурмовиков, а два подбитых самолета разбились недалеко от своих аэродромов. Это только за один день. А всего с 29 октября по 4 декабря дивизия потеряла 15 летчиков и 20 самолетов. Новых самолетов нам не давали, а подбитые машины из-за отсутствия запчастей восстанавливались очень медленно.

Как максимально сохранить боеспособность дивизии? Этому вопросу было посвящено совещание, состоявшееся 8 декабря 1942 года в дивизии. Перед совещанием с боевой работой дивизии обстоятельно познакомились командир корпуса В. Г. Рязанов, командующий 3-й воздушной армией М. М. Громов и заместитель главкома ВВС генерал-лейтенант авиации А. В. Ворожейкин, который и сделал разбор боевых действий штурмовиков. Особых замечаний я не получил. Начальство осталось довольно делами нашей дивизии. Генералы Рязанов, Громов и Ворожейкин так и сказали. Но я лично не был удовлетворен работой полков. Летчики действовали мужественно и умело, но организационная и тактическая сторона дела отставала. Здесь не все было сделано штабами, командирами полков и, конечно, мною.

В тот же день командующий 3-й воздушной армией прямо на аэродроме вручил ордена Отечественной войны 2-й степени четверым летчикам нашей дивизии, особо отличившимся в одном боевом вылете. Расскажу об этом вылете подробно.

На помощь окруженной в районе Великих Лук группировке

враг бросил мотомеханизированную колонну. Ее обнаружили разведчики. Для удара по колонне вылетела четверка штурмовиков. Вел группу лейтенант Борис Шубин. Вражеская колонна находилась на марше. В трех километрах до цели штурмовиков встретили сильным заградительным огнем вражеские зенитчики. Летчики не свернули с курса. Они вышли на цель и стали штурмовать колонну. На танки сбрасывали бомбы. Обстреливали из пушек и пулеметов с бреющего полета автомашины с мотопехотой. Зажгли один танк, другой, третий, бензоцистерну.

Развернувшись на 180 градусов, «ильюшины» повторили атаку колонны. Последовали новые удары по танкам и автомашинам. Колонна остановилась. На дороге горели три цистерны с горючим, несколько танков. Штурмовики произвели и третий заход, сбросили на врага все бомбы и расстреляли весь боезапас. В результате колонна противника понесла большие потери. Замысел врага о деблокировании окруженной группировки был сорван.

Назову имена отличившихся летчиков: лейтенант Шубин Борис Федорович, младший лейтенант Гусев Юрий Иванович, сержант Борзилов Василий Иванович, сержант Алексеенко Иван Калинович — первые герои нашей дивизии, удостоенные боевых орденов!

После вручения орденов генерала Громова позвал к телефону командующий наземной армией.

— Сколько машин готово к вылету? Сейчас, немедленно? — спросил меня М. М. Громов после телефонного разговора.

Я сказал. Мало. Командующий приказал подготовить к вылету все машины, способные взлететь. И вот почему.

Положение наших наземных войск южнее города Белый к исходу 8 декабря стало критическим. Противник ударом танковой группы почти отрезал наши пехотные дивизии и 1-й мотомехкорпус генерала Соломатина. Танки противника сумели прорваться к полуокруженному гарнизону в город. Успех всей наступательной операции был поставлен под угрозу.

Наша дивизия должна была сделать все возможное для оказания помощи наземным войскам. В район вражеского прорыва мы направили несколько групп штурмовиков, 100 вылетов «ильюшиных» предотвратили катастрофу. Много танков, автомашин, артиллерийских и минометных батарей было уничтожено штурмовиками. Наши наземные войска хотя и отошли, но сумели удержать позиции, занятые в первые дни операции.

Командующий 3-й воздушной армией генерал М. М. Громов

прислал в штаб дивизии телеграмму, в которой писал о действиях наших штурмовиков в районе Новосокольников и Великих Лук:

> «Штурмовой налет полностью приостановил немецкое контрнаступление. Своим решительным вмешательством в боевые действия на земле в этот день авиация нанесла немцам крупный урон».

Телеграмму зачитывали во всех эскадрильях.

Наземная обстановка в середине декабря стабилизировалась. Успешно начатое вначале наступление наших войск замедлилось. Это дало гитлеровцам возможность подтянуть резервы и ударами со стороны Белого и болота Свитский Мох остановить наши войска и оттеснить их потом обратно. 41-я армия заняла оборону на исходных позициях, которые занимала перед наступлением.

Со второй половины декабря наше внимание было приковано к событиям, развивавшимся вокруг Великих Лук, где был окружен вражеский гарнизон численностью до 5 тысяч. На это направление противник стягивал резервы из Невеля.

Бить вражеские резервы — такую задачу поставили нашей дивизии, и наши летчики успешно ее выполняли. Только за два дня, 16 и 17 декабря, они совершили более 100 боевых вылетов. С заданий в эти два дня не вернулось шесть экипажей.

Над полем боя временами летало до 20—30 вражеских истребителей. Наши штурмовики и истребители провели с ними пять воздушных боев и сбили два МЕ-109. Летный состав дивизии получил благодарности от наземного командования.

Наступило короткое затишье. Мы воспользовались этим и подвели итоги боевой работы. За два месяца пребывания на фронте, с 19 октября по 19 декабря, дивизия произвела 955 боевых вылетов. Штурмовыми действиями наши летчики уничтожили сотни вражеских автомашин, 72 танка, сбили 7 самолетов, взорвали 32 автоцистерны с горючим, сожгли и разбили 7 паровозов, 91 вагон, создали 44 очага пожаров, подавили более 100 огневых точек противника на поле боя.

Наши потери за два месяца — 20 летчиков и более 35 самолетов. Геройски погиб старший политрук Фесенко — тот самый, который вел группу в первом налете на вражеский аэродром севернее Смоленска. Погиб летчик сержант Иван Алексеенко, который первым в четверке награжденных получил орден Отечественной войны за штурмовку вражеской мотоколонны 8 декабря. Только три дня он носил боевой орден. На четвертый день вражеский снаряд оборвал жизнь героя. Сраженья, победы, награды и смерть на фронте ходили рядом.

Во второй половине декабря опять начались снегопады и

туманы, полетов не производили по два-три дня. Инженеры и техники ремонтировали машины.

20 декабря — радостный день: вернулись в полк значившиеся в списках погибших сержант Рубко и капитан Светличный. Их сбили в бою 30 ноября. 20 дней скитались они по вражеским тылам, полузамерзшие, раненые, голодные. И все же вышли к своим. Раненного в ногу Светличного сразу же отправили в госпиталь.

28 декабря я произвел свой первый боевой вылет. Группой штурмовиков, которых сопровождало шесть истребителей, мы бомбили скопления врага на станции Великие Луки. Все самолеты благополучно вернулись на свой аэродром.

В годы войны мне всегда хотелось летать на боевые задания. И не только мне. Многие командиры авиационных дивизий и корпусов, с которыми я не раз говорил об этом, также стремились непосредственно участвовать в боевой летной работе. Однако со стороны вышестоящего начальства мы не встречали поддержки. Как правило, нам говорили, что «нельзя превращаться в рядового летчика», что «наше дело — организовать вылет, управлять боевыми действиями, учить, воспитывать».

Я придерживался другой точки зрения и неоднократно высказывал ее. Периодически участвуя в боевых вылетах рядовым летчиком или ведущим группы, авиационный командир лучше, чем на земле, сможет изучить людей, разобраться в обстановке в воздухе, понять суть тактических приемов вражеской авиации и многое другое. Все это поможет ему наиболее правильно и эффективно организовать боевые действия летчиков и управлять ими с КП или с пункта наведения. Кроме того, непосредственно участвуя в нанесении бомбовых и штурмовых ударов по врагу, получаешь такое моральное удовлетворение, которое ничем не заменишь.

Незаметно подошел 1943 год. Конец 1942 года принес нам много радостей. Советские войска продолжали громить окруженную вражескую группировку под Сталинградом и вели успешные наступательные бои на Среднем Дону. Это поднимало боевой дух, звало на подвиги.

Наш Калининский фронт также вел активные боевые действия и тем самым помогал воинам-сталинградцам, сковывал противника, лишал его возможности маневрировать. Новый год воины нашего фронта ознаменовали славной победой — освободили город Великие Луки.

Гитлеровцы более месяца упорно дрались в полном окружении, удерживали за собой крупный узел дорог и тем самым затрудняли снабжение наших войск. 2 января

сопротивление врага было сломлено, над Великими Луками взвилось знамя освобождения. Войска фронта приступили к ликвидации Ржевской и Демянской группировок врага.

4 января в штабе дивизии была получена следующая радиограмма от наземных войск:

> «Командиру ШАД Каманину.
>
> Оценка работы за декабрь. Штурмовики работали о т л и ч н о. Действовали решительно и смело. Цель атаковали по нескольку раз. Я очень доволен Вашей организацией работы.
>
> *Командующий 41-й армией генерал-майор Тарасов».*

В первые дни нового года боевыми делами отличились многие летчики, особенно лейтенант Борис Лопатин. Вот как это было.

После штурмовки цели шестерку штурмовиков атаковала группа истребителей противника. В первой же атаке на самолете Лопатина был убит стрелок, ИЛ-2 сильно поврежден, сам Лопатин ранен в голову. Самолет еле держался, двигатель не давал нужной тяги, скорость резко падала. В этот момент атаковавший Лопатина «мессершмитт» на большой скорости проскочил вперед штурмовика. Лопатин увидел противника перед носом своего самолета, собрал последние силы, заставил самолет сделать горку для атаки, прицелился и дал длинную очередь из пушек и пулеметов. Вражеский истребитель камнем полетел вниз. Гитлеровец выпрыгнул с парашютом, но парашют не раскрылся.

Недалеко от сбитого самолета противника Лопатин с трудом посадил свою искалеченную машину. Подбежали наши солдаты. Лопатину сделали перевязку. Вместе с бойцами он осмотрел сбитый самолет и убившегося фашистского летчика, после этого пехотинцы отправили отважного летчика в родной полк. Мы сердечно поздравили Бориса с замечательной победой и позаботились о его лечении.

Подвигов было много. Они совершались почти в каждый летный день, и мы старались воспитывать на них весь личный состав. Но не только на подвигах учились мы тогда, во время боевой работы. Приходилось учиться и на своих ошибках. 16 января утром над целью юго-западнее Великих Лук при выходе из атаки столкнулись в воздухе командир полка майор Г. П. Шутеев и комэск капитан Г. У. Чернецов. Столкновение произошло почти над линией фронта. О судьбе летчиков в этот день ничего не было известно. Только через два дня Шутеев и Чернецов вернулись в

полк. После тщательного изучения происшествия мы выяснили, что причиной столкновения была плохая осмотрительность. Этот случай был предметом особого разговора в полках, мы провели большую работу, чтобы подобное не повторялось.

В середине января в дивизию прибыло молодое пополнение летчиков. Требовался минимум месяц, чтобы ввести их в строй. Создали специальные группы, выделили опытных боевых командиров, разработали программы, и учеба началась.

В те дни ко мне заехал полковник Максим Герасимович Баранов. Он привез мне письмо от жены и рассказал о бригаде, в которой мы вместе работали: я — командиром, он — комиссаром. Приехал сюда, как он сказал, «хлебнуть фронтового воздуха» — на стажировку, но сразу решил добиваться того, чтобы его оставили на фронте. И ведь добился своего, боевой комиссар!

Командир нашего корпуса генерал В. Г. Рязанов провел совещание командиров дивизий и полков. Разговор шел о том, как снизить потери и лучше и быстрей ввести молодых летчиков в строй. Я выступал с докладом по этим вопросам.

Основные причины потерь заключались в недостаточной подготовке молодых летчиков, в слабом, порой неумелом прикрытии штурмовиков истребителями, а также в шаблонном использовании нашей штурмовой авиации. Элемент внезапного нанесения бомбовых и штурмовых ударов по врагу с нашей стороны почти полностью отсутствовал.

Через несколько дней вопрос о боевом применении авиации и снижении боевых потерь мы вновь обсуждали на другом совещании, которое проводил командующий воздушной армией генерал М. М. Громов в Андреаполе. В работе совещания участвовали командиры корпусов В. Г. Рязанов, В. А. Судец, Е. М. Белецкий, В. В. Степичев, командиры дивизий и полков.

В своем докладе генерал Громов подвел итоги боевой работы авиации на Калининском фронте за три месяца. Он сказал, что наша авиация оказала большую помощь наземным войскам в районе Великих Лук, города Белого, уничтожала резервы врага, но при этом и сама понесла большие потери. В чем же состояли причины этих потерь и что надо было авиационным начальникам делать, чтобы летчики действовали более эффективно, а потерь у нас было как можно меньше?

К сожалению, об этом командующий почти не говорил. Он обратил внимание собравшихся лишь на особенности нашего фронта, на большое количество нелетных дней. Конечно, нелетная погода мешала использовать авиацию, как следовало бы. Но ведь погода была нелетной и для противника. Главная причина наших потерь была не в плохой погоде.

Слушая доклад, я волновался и испытывал двойное чувство. Михаил Михайлович Громов давно был известен как очень талантливый летчик, человек сильной воли, твердого характера. Ведь он был гордостью нашей предвоенной авиации, и мне казалось, что он должен был выступить иначе.

Выступив на совещании в прениях, я высказал все, что меня волновало по вопросам боевого применения авиации, привел примеры шаблонности и безграмотности в использовании летчиков-штурмовиков. Участники совещания слушали мое выступление внимательно. Значит, думал я, мысли мои были правильными. Генерал Громов сначала хранил молчание. Через некоторое время после меня выступили генералы В. Г. Рязанов и В. А. Судец. Они поставили вопрос использования авиации не менее резко.

В своем заключении М. М. Громов покритиковал меня, Рязанова и Судца. Как видно, он был не согласен с нашими выступлениями. Затем он опять повторил ссылки на объективные условия и большую часть вины свалил на общевойсковых командиров, которые, по его мнению, не могут правильно использовать авиацию, так как не знают ее возможностей. Общевойсковые командиры, говорил он, ставят перед авиаторами задачи, а возможно ли выполнить эти задачи — это их не интересует.

На наш фронт прибывали все новые и новые авиационные части. Необходимо было позаботиться об оборудовании большего числа аэродромов для них, о материально-техническом обеспечении боевой работы. К сожалению, этим вопросам в нашей воздушной армии не уделялось должного внимания.

Большой разговор о боевом применении авиации был у меня через день после этого совещания с генералом В. Г. Рязановым. Мы сидели в небольшом бревенчатом домике. Была ночь. За окном завывала вьюга. Командир корпуса выслушал мой доклад о боевых действиях дивизии за день и перевел разговор на нашу злободневную тему.

— Так в чем же шаблон? — задал он прямой вопрос.

— Хотя бы в том, что на одну и ту же цель мы аккуратно день за днем в одно и то же время посылаем один и тот же наряд самолетов. Как будто у немцев переняли этот метод. А они в районе цели после первого же налета устанавливают множество зениток и ждут нас как по расписанию. Не так ли?

— Вы правы и не правы, — в раздумье ответил генерал Рязанов. — Надо говорить конкретно.

— И я за конкретность, за факты: это полеты на Смоленск, Дорогобуж, Великие Луки.

— Но эти факты говорят о другом, — возразил Рязанов. — Мы несколько раз повторяли налеты на аэродром севернее Смоленска. По-вашему, это шаблон. А на самом деле так и нужно было. В первый налет, 30 октября, на аэродроме уничтожили 15 или 18 самолетов врага, разбили взлетную полосу. А через день этот аэродром вновь работал, как будто и не было никакого налета. Значит, чтобы его парализовать, нужны систематические налеты. Вот вам одна цель. То же самое с узловой станцией Дорогобуж. Штурмовики нанесли по ней мощный удар. Но прошел день — другой, и станция вновь заработала. Опять нужны налеты. Вот вам вторая цель. По обеим надо удары наносить систематически.

— Но надо же разнообразить время налетов, менять маршрут выхода на цель, увеличивать и уменьшать наряд сил, — словом, путать врага, обманывать, — продолжал я отстаивать свое мнение.

— В этом вы правы. Тут мы должны проявлять творчество и уметь доказывать начальству, — сказал Рязанов. — В этом мы еще недорабатываем. А одни и те же цели бомбили и будем бомбить. Конечно, если они важные.

Эта беседа была очень полезна нам обоим.

Во время боевой работы дивизии мне много раз приходилось встречаться с моим непосредственным начальником генералом В. Г. Рязановым, тем самым, который в годы моей учебы в Военно-воздушной академии был командиром эскадрильи и учил нас летать на новых самолетах. На фронте вначале он показался мне несколько флегматичным, но скоро я убедился, что это не так. Василий Георгиевич вспоминается мне как один из талантливых авиационных военачальников.

Интересна биография В. Г. Рязанова. Сын нижегородского крестьянина, он в гражданскую войну взял в руки винтовку да так на всю жизнь и остался военным. Окончил летную школу, командовал звеном, эскадрильей, прошел все ступени служебной лестницы. В начале войны командовал дивизией, затем корпусом. После войны генерал-лейтенант авиации дважды Герой Советского Союза Василий Георгиевич Рязанов работал в ВВС в течение шести лет, до своей безвременной смерти, которая оборвала его жизнь на пятидесятом году.

Я не случайно вспомнил о наших спорах на совещаниях и в личных беседах с начальниками по поводу несовершенства тактики боевого применения штурмовиков. Это очень волновало многих командиров, в том числе и меня. Хорошо, что наше беспокойство и критические выступления на совещаниях у генералов Громова и Рязанова не прошли бесследно. В

последующих боевых действиях авиацию, особенно штурмовую, стали использовать более умело и эффективно. Командиры авиаполков, глядя на нас, также стали больше проявлять инициативы, творчества.

Фронт жил боями, одна боевая задача сменялась другой. Немало пришлось нашей дивизии поработать в период так называемой Демянской операции, непосредственно участвовать в ликвидации крупной вражеской группировки с 15 по 23 февраля 1943 года.

Бои шли напряженные, трудные. Враг был почти полностью окружен. Наши войска настойчиво пытались перерезать коридор, захлестнуть петлю. Враг не менее отчаянно сопротивлялся, сумел удержать в своих руках небольшой коридор и по нему осуществить отход из Демянского котла. 21 февраля наши войска заняли Демянск. Это была победа, но далеко не блестящая.

Надо сказать, однако, что в этой операции наши летчики штурмовики и истребители прикрытия проявляли замечательные примеры мужества и отваги. Они штурмовали вражеские опорные пункты на поле боя, уничтожали артиллерийские и минометные батареи, громили колонны гитлеровцев. Многие авиаторы остались навечно в летописи боевой славы дивизии.

Всеобщей любовью пользовался у однополчан мастер штурмовых ударов лейтенант Георгий Тимофеевич Красота. Он летал неутомимо, сначала рядовым летчиком, затем ведущим группы, бил врага без промаха. Чуть выдавалась свободная минута, и лейтенант Красота доставал свой аккордеон. Вокруг сразу же собирались летчики, техники, механики. Запевали песню. И больше всех выделялся голос аккордеониста и певца Жорика Красоты.

И вдруг… Разве забыть такое? Как-то вечером начальник штаба доложил мне сводку боевых вылетов за день. А в ней такая фраза: «С боевого задания не вернулся лейтенант Красота».

Стали выяснять подробности. Оказалось, что самолет Красоты был подбит над целью, загорелся. Летчик пытался сбить пламя скольжением, не удалось. Товарищи видели, как горящий «ильюшин» неуклюже ткнулся в заснеженное болото, прочертив небольшую борозду. Что с летчиком — никто не знал.

Осиротел аккордеон любимца эскадрильи, не стало заводилы веселых вечеров. Прошел день, другой, пятый… Летчики, возвращавшиеся с заданий, дважды проходили над тем болотом, где упал штурмовик Красоты. Рассмотрели черную груду обломков — остатки сгоревшего самолета.

Но лейтенант Красота не погиб. Десять суток он скрывался в перелесках, пробираясь к своим. Мучила жажда — сосал

льдышки. Хотелось есть — разгребал снег, находил на кочках мороженые ягоды. Раненный, обожженный, обмороженный, изголодавшийся, чудом державшийся на ногах, он то брел по сугробам, то полз. И все-таки вышел к своим. Подобрали летчика наши пехотинцы.

Снова зазвучала в эскадрилье песня лейтенанта Жорика Красоты, снова заиграл его аккордеон. Через несколько дней он сел в кабину ИЛ-2 и повел группу на штурмовку. Боевой путь дивизии привел летчика Георгия Красоту на родную Украину капитаном, командиром эскадрильи, Героем Советского Союза.

В ходе боев крепли крылья наших летчиков. Лучших из них мы отбирали, учили и выдвигали ведущими групп. Мы понимали, что, если в полках будут выкованы хорошие кадры ведущих групп, значит, можно наверняка быть уверенным в успехе. Волевой, инициативный, тактически грамотный ведущий группы — это надежная гарантия победы.

В 800-й полк пришел из госпиталя летчик М. П. Одинцов. Раньше он летал на бомбардировщике. В полку он быстро освоил новый для него самолет ИЛ-2. Летать начал уверенно, смело. На его боевом счету все чаще стали появляться записи:

> «Уничтожил два вражеских танка», «Сжег четыре машины», «Разбомбил эшелон», «Рассеял мотоколонну противника».

Стройный, выше среднего роста, всегда опрятно, даже немного щегольски одетый, общительный, Миша Одинцов пришелся по душе однополчанам. Назначили его ведущим, и не ошиблись. Его группа метко поражала цели, а если случалось встречаться с врагом, с «мессершмиттами», то быстро по команде вставала в оборонительный круг и успешно отбивалась.

У Михаила Одинцова выявились замечательные качества воздушного вожака: он чувствовал настроение летчиков группы, умел вовремя заметить опасность и мгновенно принять решение. Он замечал даже тщательно замаскированную цель, безошибочно определял состав вражеской группы — сколько идет бомбардировщиков, сколько истребителей.

Это он, Михаил Одинцов, в конце ноября 1942 года, в самую, казалось, нелетную погоду, в паре с младшим лейтенантом Чернышевым вылетел на свободную охоту, чтобы разыскать колонны дивизии «Мертвая голова». Было известно, что эту дивизию гитлеровцы срочно перебрасывали из Смоленска к городу Белый для удара во фланг нашим наземным войскам.

Летели в снегопад на высоте 100—150 метров. В такую погоду трудно увидеть цель, но Одинцов разглядел фашистскую

колонну и сделал по ней семь атак, израсходовав весь боезапас. А через полчаса по его маршруту пошли новые группы штурмовиков, и в итоге одна из моточастей дивизии «Мертвая голова» стала на самом деле мертвой.

Михаил Петрович Одинцов совершил много десятков боевых вылетов и закончил войну командиром эскадрильи, дважды Героем Советского Союза.

Генерал М. П. Одинцов и поныне летает, но уже на сверхзвуковых самолетах. По-прежнему он стройный, моложавый, уверенный в себе и в своих силах. Бывалый летчик-фронтовик, окончивший две военные академии, удостоен звания «Заслуженный военный летчик СССР».

В группе молодых летчиков, прибывших на пополнение в 800-й полк, сначала ничем не выделялся сержант Бегельдинов. Разве только своей внешностью — был он смугл и черноволос. Командир полка Митрофанов проверил его в воздухе на учебном самолете и зачислил в обычные «середнячки».

Мы вводили в строй молодых летчиков без спешки, без форсирования, строго по программе. Делали так, чтобы они привыкли к фронтовой обстановке, нагляделись, как на аэродром возвращаются с задания изрешеченные пулями и осколками снарядов боевые машины. А иногда и совсем не возвращаются… Смотрели, как увозят в санитарных машинах истекавших кровью летчиков, слушали на разборах боевых вылетов, как выковывалась победа и почему бывали промахи.

Так же как и другие, входил в строй Талгат Бегельдинов. А вот дальше пошло дело несколько иначе. После возвращения Бегельдинова с боевого задания стало известно, что в первом заходе он настолько удачно спикировал на цель, что бомба легла точно в бензохранилище, а со второго захода поджег склад боеприпасов. Такое бывало и у других летчиков, но редко. А у Бегельдинова получилось сразу.

В другом вылете штурмовиков «мессершмитты» прорвались к ним сквозь воздушную охрану наших истребителей. Плохо пришлось штурмовикам, изрядно нахватали они пробоин. Но и сами не остались в долгу, при каждом удобном случае били из пушек и пулеметов по вражеским самолетам. Такой удобный момент представился и сержанту Бегельдинову. На какое-то мгновение на вираже Талгат поймал в сетке прицела фашистский истребитель и ударил по нему из пушки. Фашист пытался выровнять свою подбитую машину, но она была уже непослушной и врезалась в землю.

Летал Талгат неутомимо. Мне доставило большое удовлетворение подписать на него несколько наградных листов, а

затем представить к офицерскому званию. В день 25-летия Красной Армии мы поздравили Талгата Бегельдинова с двумя боевыми наградами и вручили ему офицерские погоны. В боевые расчеты его стали включать ведущим группы.

Начав боевую работу в 800-м штурмовом полку осенью 1942 года сержантом, рядовым летчиком, этот славный сын казахского народа прошел замечательный путь борьбы и побед. Под Харьковом он был ранен, сбит, блуждал по вражеским тылам и выжил всем смертям назло. Вернулся в свой полк, когда однополчане уже давно считали его погибшим. В родном полку он выздоровел, окреп и снова стал громить фашистов, водить в бой большие группы штурмовиков.

В последний день войны дважды Герой Советского Союза Талгат Якубекович Бегельдинов совершил свой 305-й боевой вылет. В день Победы Талгату исполнилось всего лишь 23 года. После войны трудящиеся Казахской ССР неоднократно избирали подполковника запаса Талгата Бегельдинова депутатом Верховного Совета СССР.

Георгий Красота, Михаил Одинцов, Талгат Бегельдинов — это они и другие, им под стать, ведущие групп, выросли и закалились в огне боев, обрели высокое мастерство, стали настоящими виртуозами штурмового удара. Это они прославили ИЛ-2 как «летающий танк», вдохнули в него жизнь, сделали прекрасную по своим летно-тактическим данным машину незаменимым самолетом поля боя.

Когда отмечали 25-ю годовщину Красной Армии, чествовали наших героев, как-то по-особенному чувствовалось, что совсем недавно сформированная дивизия представляла собой грозную силу для врага, превратилась в слаженную, закаленную боевую единицу.

И вот с этой дивизией, ставшей мне родной и близкой, пришлось расстаться. 1 марта 1943 года начальник штаба полковник Ф. С. Гудков передал мне приказ: дивизию сдать другому командиру, а самому лететь в Москву.

— Кто назначен? — спросил Гудкова.

Федор Семенович — опытный штабной работник. Я уверен, что ему это было уже известно. Но как всегда в таких случаях, ответил неопределенно:

— Точно не знаю. Слышал, вроде полковник Агальцов.

— Агальцов?

— Вы его знаете?

Еще бы не знать! В авиации этот человек был известен как видный авиационный командир и политработник, боевой коммунист.

Сын тульского крестьянина Филипп Агальцов в 1919 году девятнадцатилетним парнем вступил в Красную Армию, а затем и в партию большевиков. В гражданскую войну он был лихим пулеметчиком. В тридцатых годах окончил Военно-политическую академию имени В. И. Ленина. Работал комиссаром эскадрильи. По зову сердца поехал в Испанию, где вел политическую работу среди наших летчиков-добровольцев в период первой битвы с фашизмом.

Из Испании комиссар Агальцов вернулся в 1938 году и стал членом Военного совета ВВС. Через два года его назначили командиром бомбардировочного полка, а в первые месяцы войны — начальником Тамбовской авиашколы, которая была эвакуирована в Среднюю Азию.

В Средней Азии и встретился я с Ф. А. Агальцовым. Как командующий ВВС округа, я сумел помочь школе и ее начальнику наладить нормальный учебный процесс в новых условиях. Неторопливым в принятии решений, опытным командиром, навсегда сохранившим комиссарскую жилку — таким я знал полковника Агальцова в Средней Азии.

Филипп Александрович Агальцов, приняв от меня дивизию, не расстался с ней почти до конца войны. Уже при нем она стала гвардейской, а сам он — генералом. После войны генерал Агальцов много лет успешно работал в Военно-Воздушных Силах. Стал маршалом авиации, командующим авиацией дальнего действия. Встречаясь, мы не раз вспоминали тот день, когда один из нас сдал, а другой принял боевую, обстрелянную, закаленную 292-ю дивизию, ставшую 9-й гвардейской.

ТАК СОЗДАВАЛСЯ КОРПУС

Напутствие маршала А. А. Новикова. — Трудности и радости. — Командир дивизии Г. Ф. Байдуков. — Как мы получали истребители. — Перелетаем на Степной фронт — Радиоучение. — Учебные полеты — К боевым действиям готовы.

— Наша авиация расправляет крылья. Промышленность дает все больше и больше самолетов, летные школы стали выпускать не сотни, а тысячи хороших летчиков. После Сталинграда на многих фронтах советская авиация господствует в воздухе. Отлично зарекомендовали себя штурмовики. Ваша дивизия — хороший тому пример. Но теперь она для вас — бывшая. Пришло время думать о более крупных масштабах. Вам поручается сформировать штурмовой авиационный корпус. Приказ о вашем назначении подписан. Желаю вам успехов, полковник Каманин.

Так меня напутствовал на новую должность командира штурмового авиационного корпуса генерал, ныне Главный маршал авиации, А. А. Новиков. С мая 1942 года и до конца войны он был командующим ВВС Красной Армии. В его кратком напутствии было много такого, что звало к осмысливанию происходивших событий.

В 1943 году у нас действительно появилось много самолетов-штурмовиков. Это радовало. Наша авиационная промышленность сумела выпустить в тот год 35 тысяч самолетов, значительную часть из них составляли новые типы истребителей и штурмовиков ИЛ-2. Созданные на всех фронтах воздушные армии стали мощными авиационными объединениями. На периоды наступлений эти объединения усиливались авиационными корпусами резерва Главного командования. К июлю 1943 года таких корпусов насчитывалось 22. Но это к июлю, а мне еще в марте было поручено формирование одного из таких соединений резерва Ставки. Срок готовности корпуса к боевым действиям опять был до предела кратким.

О командире и штабе еще в давние времена говорили примерно так: «Сильна рать воеводою» или «Ничто так не портит войско, как слабая команда». Хочешь добиться успеха в бою — подбери знающих дело людей в штаб, в инженерную службу, найди хороших связистов, тыловиков — такова истина, известная каждому командиру. Но как решить эту задачу?

С первых же шагов в роли командира 8-го смешанного авиационного корпуса (САК) я столкнулся с множеством трудностей. В резерве офицеров было очень мало, приходилось

выпрашивать их в частях, а это не так просто. Шли только в порядке выдвижения, с повышением в должности.

В это беспокойное для меня время были и радостные дни. Особенно запомнилось 18 марта. В этот день в «Правде» был опубликован указ о присвоении мне генеральского звания. Друзья искренне поздравили меня и пожелали высоко нести честь советского генерала. Другое очень радостное событие в этот день: получил телеграмму о том, что моя семья вылетела из Ташкента в Москву. Кончилась пустота в московской квартире, а сама Москва для меня стала вдвое дороже и родней.

Промчались дни напряженной и довольно-таки суматошной работы, и вот уже обозначились контуры боевой организации соединения. Штаб корпуса разместили в деревне Б. Кузнечиково. Сюда прибывали все новые группы офицеров. В распоряжении управления корпуса появилась эскадрилья и рота связи.

Много, но без суеты и излишней спешки трудился начальник штаба корпуса полковник Георгий Иванович Яроцкий. Инженерную службу корпуса возглавил офицер Григорий Петрович Лешуков, ставший впоследствии генералом. Начальником политического отдела был назначен полковник Николай Яковлевич Кувшинников, опытный политработник, хорошо знающий тонкости службы в авиации.

В корпус вошли две штурмовые авиационные дивизии (ШАД). Одной из них, 212-й ШАД, командовал полковник Георгий Филиппович Байдуков. Его имя было широко известно и в нашей стране и за рубежом как члена чкаловского экипажа, прославившегося в довоенные годы дальними перелетами.

Мы встретились с Георгием Филипповичем Байдуковым на одном из полевых аэродромов. Шли учебные полеты, командиры проверяли подготовку молодых летчиков.

— На голодном пайке сидим, — хмурясь, сказал мне после обычных приветствий полковник Байдуков.

— Знаю, Георгий Филиппович, знаю. Нет горючего.

— И в верхах знают?

— Знают. Каждый день ведем далеко не дипломатические переговоры. Горючее идет на фронт — вот и весь разговор.

— Старая песня, — посуровел Байдуков, — экономим граммы на учебных полетах, а потом из-за этого теряем тонны в бою из-за недоученности летчиков.

— Если бы только горючее.

— Вот именно. Сейчас, пока погода стоит отличная и не раскисли аэродромы, нам бы и полетать.

— Ладно, Георгий Филиппович, не будем друг другу плакаться в жилетки. Расскажи подробнее о командирах полков, о

комэсках. Чем сильны, в чем хромают?

Байдуков подробно охарактеризовал командные кадры полков. Людей он знал отлично.

До этой встречи с Г. Ф. Байдуковым мы виделись не раз, но, прямо говоря, в иной, парадной обстановке: в президиумах, на торжественных собраниях, на вечерах — встречах с героями. Теперь я увидел его в новом качестве, как командира дивизии.

Интересна его авиационная биография. Сын железнодорожника, Байдуков юношей пришел в авиацию. Окончив авиационную школу, стал работать летчиком-испытателем. Многим самолетам он дал путевку в жизнь. В 1934 году летчик-испытатель коммунист Байдуков участвовал в перелете по маршруту Москва — Варшава. Потом он вошел в экипаж самолета АНТ-25, ставшего легендарным. Эта краснозвездная машина совершила целую серию изумительных перелетов. На рассвете 20 июля 1936 года с подмосковного аэродрома Щелково экипаж АНТ-25 стартовал по маршруту Москва — Земля Франца-Иосифа — Северная Земля — Петропавловск-Камчатский. В составе экипажа были В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков, А. В. Беляков. Самолет пробыл в воздухе 56 часов 20 минут, покрыл расстояние в 9374 километра и приземлился на острове Удд в устье Амура. Этот полет явился крупнейшей победой советской авиации, и вскоре мы искренне поздравили славный чкаловский экипаж с Золотыми Звездами Героев Советского Союза.

А через год — новый блестящий успех дружного экипажа. 18 июня 1937 года АНТ-25 вновь стартовал с подмосковного аэродрома, без посадки пробыл в воздухе 63 часа 16 минут, преодолел 9130 километров над океанами и морями. Краснозвездный крылатый красавец совершил посадку на аэродроме Ванкувер в Северной Америке, проложив путь из Европы в Америку через Северный полюс. Это был новый триумф советской авиационной науки и техники.

В марте 1943 года прославленный летчик-испытатель, герой дальних перелетов Г. Ф. Байдуков был назначен командиром 212-й штурмовой дивизии. Опережая события, скажу, что Г. Ф. Байдуков успешно справился со своими задачами на этом очень трудном посту, и мне доставило большое удовольствие лично вручить ему генеральские погоны.

В другой дивизии, 264-й ШАД, которой командовал полковник Евгений Васильевич Клобуков, было около 60 процентов молодых летчиков-сержантов, только что окончивших училища. Этой дивизии требовалось хорошо потренироваться в учебных полетах, но, к сожалению, недостаток горючего являлся

большим препятствием.

Третья дивизия, вошедшая в состав корпуса, — истребительная (256-я ИАД) — находилась в стадии формирования. В связи с этим пришлось несколько раз бывать в управлениях ВВС, чтобы «выколотить» для дивизии более совершенные самолеты-истребители, благо, была такая возможность. К этому времени промышленность серийно давала два типа истребителей — ЯК-9 и ЯК-7. Летчики предпочитали ЯК-9.

В нашу 256-ю ИАД стали давать ЯК-7. Мы добивались более совершенных машин. В таких случаях начальники, как всегда, возражали: «А кто же будет воевать на старых машинах? Чем вы лучше других?» Но какой командир, будь он на моем месте, согласился бы добровольно взять старую технику, когда есть новая? Пришлось и мне выпрашивать и «выбивать».

В конце марта формирование штаба корпуса подошло к концу. Основные кадры были подобраны и прибыли на место. Это — опытные офицеры Яроцкий, Бенюк, Станиславский, Мальцев, Демиров, Сапрыкин, Козлов, Французов.

Познакомился с руководящим составом полков. Командир 451-го штурмового полка майор Бокун произвел впечатление серьезного, опытного и знающего свое дело. Командир 235-го полка майор А. В. Безденежных еще не воевал, летный стаж у него был солидным, но полком командовал всего лишь несколько месяцев.

Командиры эскадрилий этих полков были все молодые, стажа командования эскадрильями не имели, зато в роли ведущих групп совершили по 20—40 боевых вылетов.

Командир 687-го штурмового полка майор Б. И. Ковшиков был под стать комэскам — молодой, энергичный, с боевым опытом. Командиры эскадрилий, их заместители и почти все командиры звеньев уже воевали на самолетах ИЛ-2. Полк был подготовлен хорошо.

Командир 809-го штурмового полка майор Д. С. Чанин был летчиком с 1931 года, но на ИЛ-2 не воевал. Ему предстояло вооружаться волевыми командирскими качествами, умением управлять подчиненными на земле и в воздухе.

Командирами эскадрилий в этом полку были офицеры К. С. Горнаев, В. Ф. Зудилов, М. И. Журавлев. Они успели побывать в боях. ИЛ-2 знали хорошо. Но более 60 процентов летного состава была молодежь, имевшая недостаточную подготовку.

Ознакомился также с личным составом 685-го ШАП. Полк произвел впечатление крепкой боевой части, вполне готовой

приступить к боевой работе. Но и в этом полку была молодежь, очень нуждавшаяся в учебе.

Общий вывод такой: полки нуждались в тренировках, сколачивании, а главное, в учебных полетах. Но тылы 3-й армии отпустили нам до конца марта всего лишь 40 тонн горючего — очень мало.

По этому поводу звонил в Управление ВВС генерал-лейтенанту авиации А. В. Никитину. На его вопрос о сроках готовности корпуса ответил: «Нужно 7—8 летных дней и 400 тонн горючего». Это в десять раз больше того, что нам отпущено. Генерал Никитин обещал помочь с горючим к кое-что сделал.

Пока мы добывали горючее, весна властно заявила о себе. К началу апреля мы очутились в центре очень мощного циклона. Теплые фронты проходили один за другим, температура стояла плюсовая. Снег растаял быстро, и все наши аэродромы размокли, раскисли, дороги стали непроезжими.

Природа делала свое извечное дело. Весенняя распутица приостановила боевые операции с обеих сторон почти на всем советско-германском фронте. По этой причине наш корпус не торопили с вводом в бой, что дало возможность получше подготовить полки, потренировать молодежь, провести ряд учений, конференций по тактике действий штурмовой авиации, по взаимодействию с наземными частями и с истребителями сопровождения.

В начале апреля провели двухдневную игру штаба корпуса, которая показала, что связь и оперативный отдел еще недостаточно подготовлены к боевой работе. На разборе дал подробные указания о дальнейшем совершенствовании штаба, в частности, о проведении военной игры на фактическом материале боевой работы дивизий.

Сложнее обстояло с летной учебой. Мучила прежняя беда: на апрель отпустили для корпуса 200 тонн бензина. Этого количества едва хватило на 4—5 полетов для молодых летчиков. И тем не менее учеба шла полным ходом. Вот маленький перечень проведенных мероприятий только за одну неделю апреля. Организовали сбор командиров дивизий, начальников штабов и заместителей. Обсуждали тему «Полет и бой смешанной группы штурмовиков и истребителей». Провели строевое совещание управления корпуса. Внедрили четкий уставной порядок в штабах и в частях. Наладили ежедневные тренировки по радиосвязи между истребителями и штурмовиками, детально изучали район полетов всем летным составом.

Хорошо прошло летно-тактическое учение по теме «Действие штурмового полка по аэродрому противника под прикрытием

истребителей». Молодые летчики извлекли поучительные уроки. В учении участвовало 24 самолета ИЛ-2 и 32 истребителя ЯК-9. ИЛ-2 работали хорошо: точно появлялись над целью, метко бомбили и стреляли, но строй штурмовиков легко разрывался. Истребители работали хуже: целой группой ввязывались в бой с парой истребителей противника и бросали штурмовиков. Ни одна группа штурмовиков надежного прикрытия не имела, хотя истребителей в воздухе было вполне достаточно. Вторая грубая ошибка истребителей — вели бой по принципу «карусели», без вертикального маневра. Хорошо, что эти изъяны мы вскрыли на учениях.

7 мая доложил генерал-полковнику авиации А. В. Никитину о готовности корпуса к боевой работе. Шесть штурмовых и два истребительных полка полностью закончили программу переучивания. Третий по счету, 728-й истребительный полк к этому времени перелетел из тыла на наш аэродром и был включен в состав корпуса.

Учебные будни не обошлись без происшествий. В 671-м ШАП (командир — майор Ищенко) произошла катастрофа. У одного ИЛ-2 при выходе из пикирования отвалилась левая плоскость. Летчик и стрелок погибли.

Наблюдавшие с земли за полетом сообщили, что угол пикирования штурмовика был не более 25—30 градусов, то есть обычный. Раскрутки винта, резких эволюции и большой скорости не наблюдалось. Катастрофа произошла на первом заходе при сбрасывании бомбы.

Срочно вылетел на место происшествия. Комиссия установила причину: недоброкачественность металла лонжеронов и наличие трещин узла заднего лонжерона.

— Ваше мнение, Григорий Петрович?

На этот вопрос главный инженер корпуса Г. П. Лешуков ответил без промедления:

— Производственный дефект. И слабый контроль на заводе.

— А все ли сделала инженерная служба корпуса для организации контроля?

— К сожалению, далеко не все, товарищ генерал.

— Доложите предложения. Хорошо обдумайте…

Пришлось полеты на пикирование временно прекратить. Распорядился снять плоскости на всех самолетах и тщательно осмотреть узлы крепления. Осмотрели за один день 13 самолетов. Были обнаружены трещины и дефекты узлов на двух машинах.

Послал в Москву запрос о том, что необходима авторитетная комиссия. Вскоре все самолеты были проверены самым тщательным образом, дефекты устранены. «Табу» на полеты с

пикированием после этого снял, и обучение экипажей пошло по программе, без ограничений.

20 мая в корпусе состоялся большой праздник: дивизия, которую возглавлял генерал Г. Ф. Байдуков, и ее полки получили гвардейские знамена. Отныне дивизия стала называться 4-й гвардейской, а ее полки получили новые номера — 90, 91 и 92-я гвардейские штурмовые.

А через день пришел приказ командующего ВВС перебазировать корпус в район Лиски — Батурлиновка — Таловая с оперативным подчинением другой армии. Я сразу же с группой командиров на транспортном самолете вылетел в Воронеж, в штаб 5-й воздушной армии, в подчинение которой поступал наш корпус.

5-я воздушная армия вошла в состав Степного (Резервного) фронта, который был только что создан. Стало известно, что противник из района Харькова и Орла готовит удар с целью окружить и уничтожить нашу группировку на Курском выступе. По нашим разведданным, вражеские войска уже сосредоточивались и вскоре могли начать наступление. На случай прорыва нашей обороны на Курском выступе и был создан Резервный фронт. Войска этого фронта готовили оборонительные полосы. Таким образом, наш корпус с Калининского фронта переходил в самый центр назревавших больших событий войны.

Перебазирование корпуса — дело весьма сложное. Штаб разработал план, по которому сначала отправили железнодорожные эшелоны.

Авиационные полки корпуса летели по маршруту: Торжок — Москва (Тушино) — Ряжск — Батурлиновка — Воронеж. Перелет прошел нормально, погода благоприятствовала. В Тушине нас встретили замечательно. Очень хорошо прошла через Москву 256-я дивизия. Посадки и взлеты в большинстве случаев прошли отлично, ошибок почти не было. Для москвичей это было своеобразным парадом нашей воздушной мощи: почти 300 боевых самолетов компактными группами пролетели над столицей, направляясь в сторону фронта.

Как только штабы корпуса и дивизий устроились на новом месте, а полки разместились на новых аэродромах, меня вызвали в штаб Степного фронта для участия в учениях, которые длились четыре дня. Руководил этими учениями генерал-полковник М. А. Рейтер. В них участвовали генералы Г. И. Кулик, А. С. Жадов, С. Г. Трофименко, П. А. Ротмистров, М. И. Казаков, Г. Ф. Байдуков, С. К. Горюнов, А. В. Горбатов, И. А. Плиев и другие.

Район учений — Перевалочная — Безобразовка — Щигры.

Тема — «Ввод в прорыв танковых и кавалерийских соединений».

На учении узнал много нового и был приятно удивлен, когда познакомился подробно с нашими резервами. Фронт имел пять общевойсковых армий, одну танковую и одну воздушную. По условиям учения он наносил главный удар в центре. Ударным армиям были приданы артиллерийский, танковый, кавалерийский и авиационный корпуса. На одном километре фронта прорыва сосредоточивалось до 150—200 орудий, до 30 самолетов и не менее 50—60 танков.

Учение показало рост нашего генералитета. Решения принимались четкие, продуманные, обоснованные. Два года войны, активная работа по воспитанию командных кадров сделали свое дело: наши командиры стали зрелыми, опытными. Нас, авиационных командиров, особенно радовало то, что общевойсковые начальники научились более правильно ставить задачи для авиации.

На фронтах в июне царило затишье. В корпусе удалось провести несколько штабных игр и учений.

Интересно и с пользой прошло радиоучение, в котором участвовали 24 штурмовика и 24 истребителя. Учения выглядели так: штурмовик прилетал на аэродром базирования истребителей, по радио вызывал прикрытие, устанавливал с истребителем связь. Затем на маршруте от аэродрома встречи до КПП штурмовик командовал им, а в районе КПП докладывал о выходе на цель. После установления радиосвязи с КПП самолеты уходили домой. Почти все экипажи выполнили задания на отлично и хорошо. Все же штурмовики на передачу работали лучше, чем на прием, а истребители — наоборот.

В один из июньских дней в корпус прибыла комиссия из Москвы, которую возглавлял начальник штаба ВВС генерал-полковник авиации С. А. Худяков. Комиссия проверила все три дивизии и сделала вывод: корпус к боевым действиям готов.

НА ГЛАВНОМ НАПРАВЛЕНИИ

Из резерва — в бой. — Командующий 2-й воздушной армией С. А. Красовский. — Операция «Румянцев». — Благодарность пехотинцев. — Пункт управления штурмовиками. — В наступлении не отставать. — Черный день корпуса. — Полководец Н. Ф. Ватутин.

«Цитадель» — так называли гитлеровцы свою наступательную операцию, которую они рассчитывали осуществить летом 1943 года. В этой операции немецко-фашистское командование поставило задачу нанести главный удар в районе Курского выступа по советским войскам двух фронтов — Центрального и Воронежского, окружить и разгромить эти войска, а затем нанести удар в тыл Юго-Западному фронту, уничтожить советские части и соединения в Донбассе.

Жажда реванша за зимнее поражение второго года войны, неуемное желание поправить пошатнувшийся авторитет фюрера и его окружения толкали гитлеровцев на новые авантюры. В районе Курского выступа фашисты надеялись изменить ход войны в свою пользу.

Операция «Цитадель» готовилась врагом тщательно и долго. Гитлеровский генерал Ф. В. Меллентин высказался по этому поводу следующим образом:

> «Два месяца огромная тень «Цитадели» покрывала Восточный фронт, и все наши мысли были заняты только этой операцией».

К летней кампании фашисты начали готовиться с января 1943 года, проводя тотальную мобилизацию. К лету 1943 года гитлеровская армия насчитывала 10,3 миллиона человек. В районе Курского выступа фашисты рассчитывали деморализовать советские войска своим сверхсекретным оружием — новыми танками типа «пантера» и «тигр», штурмовыми орудиями «фердинанд» и новыми самолетами «Фокке-Вульф-190А» и «Хеншель-129». Осуществить операцию «Цитадель» должна была мощная группировка вражеских войск, насчитывавшая около 900 тысяч человек при 10 тысячах орудий и минометов, 2700 танков и 2 тысяч самолетов.

Советская Армия имела достаточно сил и средств для того, чтобы начать летнее наступление на врага, но Ставка Верховного главнокомандования, основываясь на сведениях разведки,

раскрывшей своевременно план операции «Цитадель», решила обескровить врага в оборонительных боях, а затем перейти в контрнаступление с целью полного разгрома вражеских войск в районе Курского выступа.

В период подготовки к летним боям было проведено немало важных мероприятий, в частности организована глубокая, многоэшелонированная оборона в полосах Центрального и Воронежского фронтов, создан рубеж обороны в глубоком тылу — по левобережью Дона и многое другое. Достаточно сказать, что на Курском направлении было подготовлено восемь рубежей обороны глубиной 250—300 километров.

Шла борьба за господство в воздухе. В начале мая была проведена первая операция по разгрому авиации врага на его аэродромах, в ходе которой фашисты потеряли свыше 500 самолетов. В июне советская авиация за два дня нанесла массированные удары по 28 аэродромам врага, и гитлеровцы вновь понесли огромный урон, потеряв 580 самолетов. Враг срочно перебазировал свои авиационные части в глубокий тыл. Тем не менее фашисты решили проводить операцию «Цитадель».

Рано утром 5 июля гитлеровцы перешли в наступление между Орлом и Белгородом. Советское Информбюро передало следующие итоги первого дня боев:

> «Подбито и уничтожено 586 немецких танков, в воздушных боях и зенитной артиллерией сбито 203 самолета противника… уничтожено более 3000 гитлеровцев».

Наступление гитлеровцев на Орловском и Белгородском направлениях продолжалось несколько дней. Противник бросил в бой 50 отборных дивизий, из них 16 танковых и моторизованных. На Орловско-Курском направлении в первые дни боев все атаки врага были успешно отбиты, на Белгородском направлении фашисты вклинились в нашу оборону и заняли несколько деревень. Вражеская пропаганда считала это победой. Но вскоре берлинское радио объявило:

> «Красная Армия начала наступление, но наши войска стойко удерживают свои позиции».

Это уже была иная песня, от хорошей жизни такое не запоешь.

Советские резервные соединения стали вступать в бой. Пришел и наш черед. Корпус получил приказ Ставки о переходе в подчинение из 5-й во 2-ю воздушную армию. Корпус был

переименован из 8-го смешанного в 5-й штурмовой.

Срочно полетел в штаб 2-й воздушной армии, которой командовал генерал-лейтенант авиации С. А. Красовский, один из ветеранов советской авиации. После встречи и беседы с ним был на приеме у командующего фронтом генерала армии Н. Ф. Ватутина.

Николай Федорович Ватутин проявил большой интерес к авиаторам-штурмовикам. Он подробно расспросил о состоянии корпуса, о его возможностях, степени готовности. Чувствовалось, авиацию он знал, относился к ней с уважением.

Во время нашей беседы в кабинет вошел маршал Г. К. Жуков. Мы встали. Генерал Ватутин официально доложил ему и представил меня.

— Садитесь, — сказал маршал Жуков. — А вы, Каманин, не изменились, даже помолодели. Как ваш корпус? Новиков докладывал, что он к бою вполне готов. Так это?

— Готов, товарищ маршал.

— Это хорошо. Нам сейчас штурмовики очень нужны. Сделано много, но главное — впереди.

Беседа в кабинете генерала Н. Ф. Ватутина продолжалась около часа. Из разговора маршала Жукова и генерала Ватутина я понял, что 23—25 июля наши войска начнут срезать Белгородский выступ. Гитлеровцы со своим планом «Цитадель» провалились и перешли к обороне, стали вытягивать свои войска из мешка. И это летом! Два предыдущих военных лета они наступали, а на третье — вынуждены обороняться. Это говорило о многом.

Из штаба генерала Н. Ф. Ватутина я уехал, имея четкие задачи на перебазирование корпуса в район предстоящих боев. Корпусу предоставили шесть полевых аэродромов в районе Оскол — Тим. На пяти аэродромах из шести еще не было батальонов аэродромного обслуживания, и это несколько задержало перебазирование 4-й гвардейской дивизии.

Штаб корпуса разместили в школьных зданиях деревни Вислая Дубрава, а эскадрилью связи — в большом фруктовом саду. Рано утром 23 июля я получил первую боевую задачу:

> «Четыре шестерки ИЛ-2 подготовить к 11.00. Цель и время вылета дополнительно».

Бывает же такое: к бою готовились много недель, кажется, все предусмотрели, а когда приходит боевой приказ, обстоятельства складываются так, что выполнить его крайне трудно.

Именно так получилось в данном случае, когда пришлось решать задачу со многими неизвестными. Начну с того, что в

приказе не был указан аэродром истребителей прикрытия. Своей линии связи с истребительной дивизией у нас не имелось, а она дислоцировалась где-то на 100 километров западнее нас. Значит, нам самим требовалось отыскать истребителей. Общее протяжение заданного маршрута приближалось к пределу радиуса действия штурмовиков. Даже погода стояла плохая, низкие тучи стлались над землей, шли дожди, видимость равнялась одному-двум километрам. Ко всему этому надо еще учесть, что мы находились в районе Курской магнитной аномалии, которая сбивала показания магнитных навигационных приборов, и, чтобы не сбиться с курса, летчики должны хорошо знать местность. Для большинства летчиков корпуса район Курской дуги был незнаком. Вот сколько неблагоприятных обстоятельств нагромоздилось одно на другое!

И все же боевые вылеты начались. На первое задание вылетели шестерки ИЛ-2 235-го и 809-го штурмовых авиаполков. Все экипажи успешно выполнили задания и благополучно вернулись домой.

На другой день опять летали группы штурмовиков этих же полков. Произвели 25 боевых самолето-вылетов. Наносили удары по танкам, автомашинам и артиллерии в районе Тамаровки, в 10—12 километрах западнее Белгорода. С боевого задания не вернулись два наших самолета — они были подбиты зенитной артиллерией.

Одна шестерка «ильюшиных» провела воздушный бой с шестеркой вражеских истребителей. «Мессерам» не удалось сбить в воздушном бою ни одного штурмовика, но три самолета вернулись на аэродром с множеством пробоин. В одном насчитали более 500 пробоин от пуль и осколков. И все-таки он прилетел на свой аэродром! Так началась боевая работа нашего штурмового корпуса в жаркие дни боев на Курской дуге.

В хуторе Веселый, близ Обояни, размещался штаб 5-й гвардейской армии. Здесь командующий фронтом Н. Ф. Ватутин провел важное совещание, на которое вызвали меня. В совещании участвовали генералы А. С. Жадов, С. А. Красовский. Обсуждали вопросы взаимодействия авиации с 5-й гвардейской армией, а также с 1-й и 5-й танковыми армиями.

Генерал Н. Ф. Ватутин изложил общий замысел предстоящей наступательной операции. Воронежскому фронту в первых числах августа основными силами 5-й гвардейской армии предстояло прорвать фронт противника западнее Белгородского шоссе, затем в прорыв намечалось ввести другие армии, в том числе две танковые. Нашему штурмовому корпусу была поставлена задача, взаимодействуя с наземными войсками, наносить бомбовые и

штурмовые удары по вражеской обороне на участке нашей 5-й армии и тем самым обеспечить ей прорыв, а также ввод в прорыв танковых соединений и их действия в тактической глубине.

На другом совещании командующий 2-й воздушной армией генерал-лейтенант авиации С. А. Красовский подвел итоги боевой работы авиации армии в Белгородской оборонительной операции с 5 по 18 июля. Авиационные части армии произвели 11 456 боевых вылетов, повредили и уничтожили 1320 танков и более 700 самолетов врага. Наши потери — более 500 самолетов, из них 371 — безвозвратно.

На вражеской стороне против нашего фронта действовали 52-я истребительная эскадра и эскадра «Удет» и другие авиационные соединения фашистской Германии. У врага на Курском выступе насчитывалось до 2000 самолетов.

Авиация 2-й воздушной армии прикрывала наши резервы и контратакующие группы, уничтожала танковые и мотомеханизированные части противника, затрудняла маневр его резервов. С этими задачами авиаторы армии справились успешно.

На совещании были вскрыты и недостатки: слабая связь штурмовиков с истребителями, недостаточная осмотрительность экипажей в воздухе, слабое использование средств радиосвязи.

Недостатки надо уметь замечать, но главное, вовремя исправлять. Помня это правило, в корпусе при первой же возможности я провел двухдневное радиоучение с ведущими групп. Результаты первого дня были очень плохими. На второй день дело пошло значительно лучше, хотя работать пункту управления с экипажами по радио было трудно из-за грозовых помех. Оперативная группа получила хорошую тренировку и к боевой работе подготовилась. Появилась уверенность, что она обеспечит управление штурмовиками с командного пункта 5-й гвардейской армии в предстоящем наступлении.

Мы готовились взаимодействовать с войсками 5-й гвардейской армии, которой командовал генерал А. С. Жадов. Полки и дивизии этой армии в период оборонительных боев на Курской дуге проявили невиданную стойкость и мужество. Именно войска армии генерала А. С. Жадова возле Прохоровки выдержали ожесточенный натиск вражеских танковых клиньев и во взаимодействии с танкистами генерала П. А. Ротмистрова нанесли врагу огромный урон. Это под Прохоровкой 12 июля на небольшой территории сошлись лоб в лоб около 1200 танков и целый день шло крупнейшее в истории войны танковое сражение, в итоге которого гитлеровцы вынуждены были перейти от наступления к обороне.

Вражеский план операции «Цитадель» был сорван. Вступал в

свои права наш, советский план контрнаступления войск Воронежского и Степного фронтов под кодовым наименованием «Румянцев». По этому плану главный удар смежными флангами фронтов намечалось нанести в общем направлении на Богодухов — Валки, в обход Харькова с запада. В то же время с юго-запада в обход Харькова должна была наступать одна из армий Юго-Западного фронта, создавая угрозу окружения харьковской группировке врага.

Операция по плану «Румянцев» началась на Белгородско-Харьковском направлении рано утром 3 августа. К ней мы успели подготовиться, полки корпуса свои задачи знали и были готовы их выполнить.

Командный пункт генерала Жадова располагался невдалеке от переднего края наших войск, возле деревни Козьмо-Демьяновка. Земля была здесь сплошь изрыта траншеями, ходами сообщений, изуродована воронками от взорвавшихся бомб, снарядов и мин. Сюда с группой управления я приехал еще вечером 2 августа. Рано утром (было еще темно) на КП появились маршал Г. К. Жуков, генералы А. С. Жадов, П. А. Ротмистров, М. Е. Катуков.

Мой пункт управления находился рядом с командным пунктом наземной армии. На пункте имелось две радиостанции для связи со штабом и с самолетами, была группа офицеров, связисты, шоферы. Все в самом минимальном количестве.

Сил для нашего наступления было сосредоточено много. На каждый километр фронта приходилось 200 орудий, с воздуха наступление обеспечивалось тремя штурмовыми, четырьмя истребительными корпусами и двумя бомбардировочными дивизиями. В воздухе должно было работать более 1000 самолетов. И это только на нашем Белгородско-Харьковском направлении. А ведь наступали войска и на Орел, и южнее Харькова — целая группа фронтов. Действительно, лето 1943 года стало летом нашего наступления.

Ровно в назначенное время ударила артиллерия. Содрогнулась земля, и гул орудий не прекращался, пока шла артиллерийская подготовка; звенело в ушах; трудно стало работать на эфир, а надо было ни на минуту не прекращать связи со штабами и с группами штурмовиков. Я держал перед глазами маленький блокнот, в котором были записаны состав групп и фамилии ведущих, их позывные, закодированы команды. По этим записям дал соответствующие команды. Вскоре над нами в утренней дымке неба появились группы «ильюшиных». Ведущим групп я подтвердил приказание работать по первому варианту, то есть уничтожать основные цели (танки, артиллерию, резервы),

заданные каждой группе штурмовиков перед вылетом.

Штурмовики корпуса произвели в короткое время 372 вылета. Мощный огонь артиллерии и бомбо-штурмовые удары авиации хорошо подготовили и обеспечили наступление наземных войск. С командного пункта было хорошо видно, как дружно пошла в атаку пехота. Она с ходу преодолела три линии траншей, затем пропустила вперед передовые части 1-й и 5-й танковых армий.

Все восхищались работой авиации, особенно хвалили штурмовиков. Бойцы говорили: «Если бы нам всегда так помогала авиация, мы давно были бы в Берлине». Слышать такое было отрадно, и хотелось сделать еще больше, задачу выполнить лучше.

В конце первого дня авиаторы нашего корпуса получили благодарность от Военного совета фронта.

Чувствовалось, что противник не оценил всей мощи нашего удара, его авиация почти бездействовала — за первый день контрнаступления я видел в воздухе около двух десятков вражеских истребителей и не более сотни бомбардировщиков.

Наступление стремительно нарастало, наземные войска ушли далеко вперед. На второй день авиаторам работать стало куда труднее. По замыслу командования, наши дивизии должны были действовать в интересах танковых армий и оперативно получать от них задания. На практике получилось так, что штабы этих армий имели слабую связь со своими частями, ушедшими далеко вперед, и не могли ставить задачи для авиации. Нужно бить противника в местах, где он оказывает сопротивление, а где эти места, штабы точно не знали.

— Передовые части предположительно находятся здесь, — офицер оперативного отдела указал на карте район.

— Предположительно?

— Да, к сожалению, предположительно. Вечером уточним.

Ждать было некогда. Я дал в штаб корпуса команду направить несколько пар штурмовиков на разведку. Вскоре поступили точные сведения, где противник, где наши войска. Теперь уже офицеры из штабов наземных войск стали охотиться за сведениями, добытыми нашими штурмовиками-разведчиками.

Гитлеровцы бомбили боевые порядки танков, несколько раз налетали на наш КП. От бомбы, сброшенной с Ю-88 на наш КП, погиб генерал армии И. Р. Апанасенко. На моем пункте был убит капитан Чижиков. Да, под огнем врага сильнее чувствуешь тяготы и жертвы войны, понимаешь, что война — это величайшее испытание нервов, характеров, физических и моральных сил.

Победы одерживались одна за другой: были освобождены Орел и Белгород. Московское небо впервые озарилось

разноцветными огнями победных салютов, а в войсках появились части с наименованиями Орловских и Белгородских. Советские воины подошли к Харькову, заняли Золочев. Хоть и с трудом, но все же удавалось организовать взаимодействие с наступающими частями и направлять усилия корпуса на решение главной задачи по разгрому врага.

Поздно вечером 7 августа я встретился с начальником политотдела полковником Н. Я. Кувшинниковым. Он все время ездил по частям, очень устал, но был весел, возбужден. Рассказал, что все воодушевлены победами, что настроение людей бодрое, летчики готовы летать по 5—6 раз в день.

— Только в двух полках сегодня за день приняли в члены партии пятерых летчиков и троих в кандидаты. Восемь коммунистов! — С лица Николая Яковлевича не сходила радостная улыбка.

— Военный совет фронта и лично генерал Ватутин объявили корпусу благодарность, — в свою очередь сообщил я радостную новость полковнику Кувшинникову.

— Где текст?

— Вот, пожалуйста, — передал ему небольшой листок телеграммы.

— Забираю. К утру размножим и передадим в полки и батальоны. На утреннем построении объявим. Вот еще один документ. Мы его в политотделе уже размножили. Очень важный документ. От самой царицы полей — от матушки пехоты. — Николай Яковлевич протянул мне письмо пехотинцев в адрес летчиков-штурмовиков.

> «Шлем вам с передовой боевой привет и желаем успеха в работе, — писали пехотинцы, — Примите нашу большую благодарность летчикам-штурмовикам, действующим в районе Белгорода. Дело было так: наше подразделение наступало, бойцы по пятам преследовали гитлеровцев. Чтобы спасти положение, они бросили в контратаку 18 танков. Но здесь появились наши соколы-штурмовики. И задали же они врагу жару! 8 танков подожгли, а остальных обратили в бегство. Контратака врага была сорвана. Большое спасибо вам, товарищи летчики, за помощь с воздуха, а мы на земле будем крушить врага.
>
> С боевым приветом
>
> *старший сержант Василий Елкин,*
>
> *сержант Николай Книтко,*

рядовые Григорий Запорожец

и Николай Хоменко».

Таких писем наши летчики получили от пехотинцев немало. Они очень хорошо показывали силу взаимодействия наземных и воздушных бойцов, в ходе наступления поднимали боевой дух летчиков. А нам, командирам, напоминали о той великой ответственности, которая легла на наши плечи: ведь малейшая ошибка в наведении крылатых машин на цели может стать трагедией, удар с воздуха по ошибке можно нанести по своим войскам.

Значит, ошибки не должно быть, значит, в наступлении надо особо тщательно, до скрупулезности точно устанавливать линию боевого соприкосновения, заботиться, чтобы наши наземные войска знали и умело пользовались сигналами опознавания: полотнищами, дымовыми шашками, ракетами. Мы делали все возможное, чтобы взаимодействие с наземными частями было самым тесным. Посылали в танковые части своих наводчиков, не жалели горючего для полетов на доразведку, учили летчиков искусству распознавания своих войск в условиях маневренных боевых действий и т. д. К чести наших штабов (общевойсковых и авиационных), надо отметить, что задача взаимодействия была решена успешно на всем протяжении наступательной операции.

Во время боев за Харьков 11 августа от командующего фронтом генерала Н. Ф. Ватутина мы получили такую задачу:

> «Запретить выдвижение резервов и контратаки из района Русско-Лозовая — Сокольники и дополнительно бить отходящие на Харьков части противника».

В этот период наши наземные войска были уже в нескольких десятках километров от Харькова, город находился в полукольце, но вопрос о его немедленном штурме еще не стоял. Ставка ждала, когда противник растеряет свои резервы, идущие к Харькову, чтоб легче было взять город, затем продолжать наступление на Сумы и далее на запад.

Мы немедленно организовали выполнение задачи, поставленной командующим фронтом. Группы штурмовиков начали громить вражеские резервы. Произвели 137 самолето-вылетов. И это только за один день 11 августа. На другой день эта цифра выросла до 140, на третий день наши летчики совершили 145 боевых вылетов.

С каждым днем наши войска уходили все дальше на запад. Мы меняли аэродромы, передвигали пункты наведения, стараясь

во что бы то ни стало сохранить тесную связь с пехотой и танками.

И все же наши тылы очень отставали от наступающих полков. Труженики тыла, наши кормильцы и поильцы, снабженцы, люди трудового подвига, не успевали, оборудовать новые аэродромы, подвозить боеприпасы, продовольствие, горючее. Железные дороги были сильно разрушены: рельсы взорваны, шпалы перерезаны и выкорчеваны как будто гигантским плугом, телефонные столбы выворочены, уничтожены почти все пристанционные здания. Такое не скоро восстановишь. В дни стремительных наступлений боеприпасы, горючее, питание — все, чем жив и чем воюет фронт, приходилось подвозить только автомашинами и на лошадях, а это ох как сложно!

Вот мы перебазировались на новый узел. Он удален на 100—120 километров от переднего края, но дня через два-три удалялся еще на полсотни километров, и нам вновь приходилось двигаться вместе с тылами, догонять его. Помню, как мы искали боеприпасы 14 августа. Нашли мало. По этой причине корпус произвел за день всего лишь 37 боевых вылетов.

Ночью тыловики сумели подбросить горючее и боеприпасы, и на другой день корпус произвел 149 боевых вылетов на контратакующие войска противника в районе юго-восточнее Богодухова. Здесь враг собрал довольно сильный кулак, наше продвижение в этом районе было временно приостановлено. Поработали наши штурмовики — и вновь пошла вперед советская пехота.

Противник то слабел, то вновь яростно огрызался, пытаясь изменить обстановку в свою пользу. Он бросал в бой из резерва танки и мотопехоту, в воздух поднимал группы бомбардировщиков и истребителей, взятых с других фронтов. Гитлеровцы хотели вернуть утраченное господство в воздухе и не жалели сил. Группы «мессершмиттов» в середине августа появлялись в большом количестве, причем неожиданно. И мы переживали черные дни.

Общая картина наступления радовала, звала к новым свершениям. И тем тяжелее, обиднее, больнее становилось, когда мы попадали в тяжелые ситуации или допускали ошибки. Можно было потом найти причину, объяснить случившееся, но как вернуть утраченные жизни?

Черным днем для корпуса стало 16 августа. В тот день на задание ушло несколько групп штурмовиков, и две из них в полном составе — 11 самолетов — не вернулись. Штаб наземной армии сообщил нам о том, как атаковали этих штурмовиков три группы «мессеров» по 12 в каждой и в считанные минуты «съели»

целиком обе наши группы.

Надо же случиться такому: наше прикрытие истребителей было небольшим, а ведущий штурмовиков прозевал, вовремя не заметил нависшей угрозы, упустил момент и… 11 наших самолетов один за другим упали на землю.

В тот черный день корпус потерял 15 самолетов. Самые тяжелые, небывалые потери: из каждой десятки вылетавших 16 августа штурмовиков один не вернулся. Тяжелый, кровавый урок.

Вечером 16 августа до глубокой ночи мы занимались вопросом взаимодействия истребителей со штурмовиками. Командир истребительной дивизии полковник И. А. Лакеев, командиры полков истребительных и штурмовых все вместе решали всегда злободневную задачу улучшения взаимодействия. Сообща выработали целый ряд мероприятий, договорились по многим вопросам.

На другой день наши части продолжали наступление. Штурмовики обеспечивали прорыв промежуточной оборонительной линии врага, произвели 145 боевых вылетов. Прорыв был осуществлен успешно, и подвижные части к полудню прошли через боевые порядки пехоты.

Весь этот день я находился на наблюдательном пункте командующего фронтом генерала Н. Ф. Ватутина. Радиосвязь со штурмовиками и с моим штабом работала очень хорошо.

Истребителей противника было немного, но действовали они нахально: пристраивались к ИЛам в хвост и атаковывали с самых коротких дистанций. Наши истребители прикрытия ходили на 600—800 метров выше и не всегда видели атакующего противника.

Дважды с КП командующего фронтом генерала Н. Ф. Ватутина поступали команды на перенацеливание групп штурмовиков. Первую группу вел капитан З. И. Макаров. Она была уже на подходе к переднему краю, когда от генерала Ватутина мне передали новые данные для штурмовки: появилась группа вражеских танков, надо сорвать их контратаку.

Передал по радио капитану Макарову координаты новой цели. От него услышал успокоительный ответ:

— Вас понял, вас понял. Выполняю.

Так же успешно была перенацелена и другая группа. Возглавлял ее капитан Береговой.

— Успели перенацелить? — спросил через несколько минут генерал Н. Ф. Ватутин.

Доложил, что его приказание выполнено. А вскоре наземные части сообщили на КП, что штурмовики групп Макарова и Берегового успешно «обработали» цель, сожгли несколько танков,

расстроив боевой порядок врага и остановив его продвижение.

Экипажи ИЛ-2 буквально засыпали фашистские танки специальными противотанковыми бомбами — ПТАБами. Их впервые применили наши летчики в ходе боев на Курской дуге, и очень успешно. Каждый самолет ИЛ-2 брал на борт 312 таких бомб.

Командующий фронтом вечером поблагодарил штурмовиков за отличную работу.

В те горячие и напряженные дни наступления мне очень понравилась работа командного пункта генерала Н. Ф. Ватутина и его действия как командующего. Приказы отдавались четкие, реальные, с учетом имевшихся возможностей. Сам Н. Ф. Ватутин знал обстановку, людей, был спокоен, деловит, всегда хладнокровен и рассудителен, но в нужную минуту не терял времени, зная истинную цену на войне такому фактору, как внезапность и быстрота.

Летом и позднее, осенью, много раз приходилось мне выполнять распоряжения генерала Н. Ф. Ватутина, работать на его командном пункте, видеть командующего фронтом в самых сложных ситуациях. Так было и под Белгородом, и под Харьковом, в период форсирования Днепра, и в боях за Киев. В моем сознании запечатлелся замечательный образ генерала Ватутина, прекрасного советского полководца.

Николай Федорович любил дисциплину, исполнительность, был врагом необдуманных решений. Как-то мне передали приказ непосредственного авиационного начальника перебазировать корпус на новые аэродромы. Но, как выяснилось, на указанные аэродромы еще не прибыли батальоны обслуживания, не было горючего и боеприпасов. Все мы в штабе корпуса нервничали, переживали: приказ надо выполнять. Случилось так, что я был вызван в штаб к генералу Ватутину для доклада по другим вопросам. Ватутин заметил мою нервозность и спросил, в чем дело.

Пришлось рассказать командующему фронтом о неурядицах в вышестоящем авиационном штабе. Генерал Ватутин выслушал, уточнил по карте расположение аэродромов, немедленно связался с моим начальником и умно, тактично посоветовал изменить принятое им решение.

— Это надо в интересах фронта. Вы всего могли не знать, — успокоил он авиационного начальника.

В другой раз генерал Ватутин со своего КП видел работу штурмовиков над полем боя и остался ею доволен.

— Товарищ Каманин, — передал он мне указание, — представьте отличившихся к наградам. Оба ведущих достойны

орденов Красного Знамени. Остальные — по вашему усмотрению. Молодцы, заслужили. Как у вас вообще с наградами дело обстоит?

— Не балуют наградами летчиков корпуса, товарищ командующий, — чистосердечно признался я Ватутину. — Мы ведь резерв Главнокомандования. Для штаба армии мы прикомандированные, а до Москвы далеко.

— Непорядок, — недовольно произнес Ватутин, — отличившихся надо награждать. Воюют ваши люди хорошо, а кому вы подчинены — это не имеет значения. Доложите мне по этому вопросу обстоятельно. И не через неделю, а завтра.

Вскоре несколько десятков лучших летчиков корпуса были удостоены правительственных наград.

Генерал Ватутин помогал нам и в организации связи на командных пунктах, и в улучшении снабжения горючим и боеприпасами. Когда надо было, он звонил тыловикам, требовал, отдавал распоряжения. По всему чувствовалось: этот военачальник знал цену, роль и место авиации в бою и заботился о ней должным образом.

20 дней непрерывных наступательных боев дали ощутимые результаты: наши войска ночным штурмом 23 августа освободили Харьков. Таким образом, операция, начатая с прорыва 13-километровой полосы северо-западнее Белгорода, закончилась освобождением второй столицы Украины. Советские войска взломали фронт врага на большом протяжении, продвинулись в глубину до 130 километров.

Вражеская операция «Цитадель» была окончательно похоронена. Перед нашими войсками открылся путь к Днепру. Но тут многое зависело от пополнения армий техникой, людьми. Например, в нашем корпусе осталось только 85 самолетов.

Труженики-ремонтники работали дни и ночи, возвращая в строй порой такие самолеты, которые в обычных условиях обязательно списали бы как безвозвратные боевые потери. Но этого было недостаточно, мы ожидали новые самолеты с заводов, новые группы летчиков из училищ.

Контрнаступление под Курском в августе 1943 года переросло в общее стратегическое наступление Красной Армии. Войска Калининского, Западного, Южного и многих других фронтов стали осуществлять наступательные операции.

Продолжалось наступление советских войск и на нашем фронте после освобождения Харькова. Три дня подряд группы штурмовиков корпуса напряженно помогали 40-й и 47-й наземным армиям отбивать сильные танковые контратаки врага. Работали очень успешно, все контратаки гитлеровцев были

отбиты. Большую долю в завоевании успехов общевойсковые командиры отдали летчикам-штурмовикам нашего корпуса, которые произвели более 300 самолето-вылетов, уничтожили десятки танков, сотни автомашин, орудий и много живой силы врага.

В конце операции мы подвели некоторые итоги боевой работы частей корпуса. Начальник штаба корпуса полковник Г. И. Яроцкий внес следующую запись в исторический формуляр:

> «В ходе Белгородско-Харьковской операции полками корпуса совершен 2751 самолето-вылет».

Это был наш вклад в общую победу в августе 1943 года.

Мой КПП находился в те дни в семи километрах от линии фронта. Очень многие группы приходилось по радио перенацеливать. Оценку работы пехотинцы нам передавали по телефону с переднего края.

> «Командующий армии генерал Жмаченко благодарит летчиков-штурмовиков пятого корпуса» —

такую телеграмму мы получили 2 сентября.

Благодарность была заслуженной. В тот день, поддерживая 47-ю армию, мы сделали в район боев около 500 боевых вылетов. Потеряли три экипажа — не так уж много, если учесть, что истребители противника оказывали очень серьезное сопротивление.

В начале сентября на фронтах дела шли успешно. Вся Красная Армия пришла в движение, наши войска стали гнать врага с родной земли на запад. Только за несколько последних дней августа советские воины освободили Таганрог, Рыльск, Глухов, Ельню, Дорогобуж, Лисичанск и другие города. И на нашем фронте не было затишья. Полки шли на запад, продолжая наступательные операции.

На Курской дуге врагу был нанесен сокрушительный удар. Достаточно сказать, что в летних боях под Орлом, Курском и Белгородом гитлеровцы потеряли более полумиллиона солдат и офицеров. Из 70 вражеских дивизий, участвовавших в боях по плану операции «Цитадель», 30 дивизий были разгромлены, остальные понесли огромные потери.

Фашистский генерал Гудериан вынужден был признать, что в связи с провалом операции «Цитадель» немецкие войска

> «потерпели решительное поражение… Инициатива окончательно перешла к врагу».

А фельдмаршал Манштейн выразился еще прямее, заявив:

> «Операция «Цитадель» была последней попыткой сохранить нашу инициативу на востоке. С ее прекращением, равнозначным провалу, инициатива окончательно перешла к советской стороне. В этом отношении операция «Цитадель» является решающим, поворотным пунктом войны на Восточном фронте».

Орловско-Курская дуга осталась далеко позади наступавших советских войск. В голубых просторах неба там уже не выли «юнкерсы» и «мессеры», не рвали тишину пулеметно-пушечные очереди врага, а если раздавался гул самолетов, то только тех, которые имели красные звезды на фюзеляжах. Нас ждал Днепр.

ЗДРАВСТВУЙ, ДНЕПР!

На подступах к Днепру. — Как не отстать от пехоты? — Атакуют группы Василия Зудилова и Ивана Могильчака. — Перенацеливание штурмовиков. — Командарм П. С. Рыбалко. — Над Лютежским и Букринским плацдармами.

Есть такая фотография: упершись руками в длинный стол, на котором разостлана оперативная карта, стоят в раздумье Гитлер и его фельдмаршал Манштейн. Фотоснимок имеет дату и место: Запорожье, сентябрь 1943 года. На снимке запечатлена сцена, разыгравшаяся в штабе командующего группой армий «Юг» фельдмаршала Манштейна в связи с приездом фюрера, взбешенного неудачами на Восточном фронте. Речь шла о том, как удержать в своих руках Правобережье Днепра, как сделать «Восточный вал» неприступной крепостью для советских войск.

«Восточный вал» по берегу Днепра для гитлеровцев играл огромную роль. Гитлеровский генерал Отто Кнобельсдорф отмечает:

> «Днепр планировался как линия сопротивления еще после падения Сталинграда… весной 1943 г.; его большая ширина, низкий восточный берег и высокий крутой западный, казалось, должны были стать непреодолимым барьером для русских».

Фашистов интересовал Днепр не только как удобный рубеж обороны. Западногерманский историк К. Рикер весьма прямолинейно заявляет по этому поводу:

> «Обладая плодородными районами Западной Украины, железной рудой Кривого Рога, марганцем и цветными металлами Запорожья и Никополя, румынской… венгерской и австрийской нефтью, Германия могла бы продолжать войну длительное время».

Вот почему фашистское командование предпринимало отчаянные попытки для удержания в своих руках «Восточного вала», над созданием которого фашисты трудились с весны 1943 года.

В те дни советские воины стремительно шли на запад. Знамя освобождения взвивалось над десятками и сотнями советских

городов и сел. Фашисты теряли одну за другой важные позиции, откатываясь к Днепру.

Нас ждал Днепр. В штабах изучались карты, делались расчеты, определялись направления ударов, — словом, разрабатывались новые операции. Вместе с начальником штаба корпуса Георгием Ивановичем Яроцким, оторвавшись вечерком от карт, расчерченных стрелами и овалами, выходили на аэродром и включались в общий разговор о Днепре, о Киеве. Наши летчики и стрелки после боевых вылетов садились под березами, пожелтевшими от первых осенних ночных холодов и от пламени пожарищ, дружно запевали тихую и грустную песню о Днепре, о журавлях, плывущих над могучей рекой Украины.

Под мерный рокот «ночников», уходящих на боевые задания, люди рассказывали друг другу о прекрасной и нелегкой истории Приднепровья — священной земли, колыбели русской государственности. Земля Святослава и Владимира, Хмельницкого и Наливайко, Шевченко и Гоголя, Щорса и Боженко навеки прославлена бессмертными подвигами верных сынов России, защищавших свою Отчизну.

Издревле по Днепру и его притокам селились славяне — предки трех братских народов: русского, украинского и белорусского. На Днепре вырос красавец Киев. Седая, славная история Приднепровья! Дорога ты сердцу каждого советского человека, и наши солдаты, восхищаясь подвигами предков, готовились вписать в нее новые страницы боевой славы советского оружия.

В штабах все чаще и чаще слышались слова: Днепр, Киев. На картах уже пламенели красные стрелы, охватывающие столицу Украины, пересекавшие синюю извилистую ленту Днепра и уходившие своим острием дальше, на запад. Командиры и штабные работники пристально изучали Днепр и Приднепровье как рубеж большого стратегического значения. В самом деле, даже одного взгляда на карту достаточно, чтобы оценить значение Днепра в оперативно-стратегическом плане. Днепр течет почти меридионально, причем перехватывает главнейшие пути с востока на запад. Днепровская низменность ограничена с запада Волыно-Подольской возвышенностью, а с северо-востока — Средне-Русской возвышенностью. Пойма реки шириной от 2 до 10 километров заболочена, имеет много проток. Лесных массивов в Приднепровье сравнительно мало. Многие притоки Днепра — серьезные водные преграды. Например, река Сож в нижнем течении имеет ширину 150 метров, а Десна вдвое шире.

Для нас, авиационных командиров, важно было то, что местность Приднепровья холмистая. Правобережье гористое,

изрезанное оврагами, вымоинами. Значит, полевых аэродромов там будет немного, аэродромный маневр затруднится. Приближалась осень, когда днепровский чернозем раскисает, а это резко ограничивает работу авиации.

Таков очень кратко театр военных действий в среднем течении Днепра. Изучая его особенности, мы, командиры соединений, делали каждый для себя соответствующие выводы.

Для нас обстановка на фронтах была хорошей. Войска Южного фронта 1 сентября освободили Таганрог, открыв ворота в Донбасс, и совместно с Юго-Западным фронтом за 10 дней изгнали фашистов из Донбасса. Был освобожден Новороссийск, шли бои на Таманском полуострове.

Войска Центрального, Воронежского и Степного фронтов развивали наступление к Днепру. В связи с этим наш Воронежский фронт стал называться 1-м Украинским и главное направление в наступлении фронта было одно — на Киев.

В сентябре мы несколько раз меняли районы базирования корпуса, приближаясь к Днепру. Взаимодействовать с наземными армиями было труднее: войска находились в движении, но выручала радиосвязь, а также офицеры наведения, которых мы направили в общевойсковые соединения.

Незадолго до выхода наших войск к Днепру в Лебедине состоялось подведение итогов работы авиации в наступательной операции Воронежского фронта. На нем присутствовали командиры авиационных корпусов, дивизий и некоторые командиры полков.

В докладе командующего 2-й воздушной армией С. А. Красовского было отмечено, что в боях под Белгородом авиация и артиллерия надежно обеспечили прорыв. Первые дни операции проводились отлично, но, когда советские войска вклинивались в оборону противника на 20—25 километров, связь наземного командования со своими передовыми частями становилась слабее, нередко командование не знало точной обстановки и не решалось ставить задачи авиации.

Какие проблемы возникали и какие выводы стали для нас очевидными в вопросах боевого применения авиации в наступательной операции?

В сложной обстановке успешного наступления в принципе можно использовать всю авиацию фронта централизованно, но это целесообразно только при отличной воздушной разведке и бесперебойной связи воздушной армии с наземными армиями и авиачастями. Наиболее целесообразным методом использования авиации в ходе стремительно развивающегося наступления будет ее тесное взаимодействие на заданный этап операции с

определенными наземными армиями или корпусами.

Авиационный корпус или дивизия, получив задачу содействовать продвижению наземного соединения, должны сами организовать взаимодействие. Командиру авиасоединения следует командовать своей авиацией с НП или КП командира общевойскового корпуса или армии. Если в распоряжении командира авиасоединения имеется хорошо сколоченная небольшая оперативная группа с двумя-тремя рациями и команда для целеуказаний с земли, то управление авиацией будет проходить совершенно нормально. Именно так чаще всего строилась работа в нашем корпусе.

Служба авиационного тыла, несмотря на самоотверженную работу его людей, все же, явилась в ходе наступления слабым местом. Труженики тыла не успевали готовить аэродромы и завозить на них все необходимое для обеспечения боевой работы. Из-за этого истребители отставали от линии фронта на 100 километров, штурмовики — на 150, а бомбардировщики более чем на 200 километров.

Причины этого недостатка крылись в слабости аэродромно-строительных команд и малочисленности автопарка. Если бы устранить эти недостатки или свести их к минимуму, то воздушная армия превратилась бы в такую грозную силу, что в наступлении буквально смела бы все узлы вражеской обороны. На третьем году мы многому научились, стали сильнее врага и техникой и мастерством, но многое еще нужно было совершенствовать.

По всем этим вопросам и шел большой разговор у командующего 2-й воздушной армией генерала С. А. Красовского. Всем досталось: нам, командирам соединений, но и мы не остались в долгу, высказались сполна о наболевшем.

Мне давно хотелось «повоевать» с начальником штаба воздушной армии генералом Ф. И. Качевым. Нередко штаб давал в части и соединения непродуманные распоряжения. Шпаги скрестились, и генералу Красовскому пришлось подумать всерьез о совершенствовании стиля работы своего штаба.

Разбор нашей работы в период Белгородско-Харьковской операции помог нам вскрыть недостатки и подумать о том, как устранить все, что мешает сильнее громить врага.

Кончался первый месяц осени. 29 сентября войска фронта освободили железно-дорожный узел на Левобережье Днепра — Дарницу. Отсюда нам была видна Киево-Печерская лавра, кварталы домов Киева, затянутых дымом пожарищ. Наши воины вышли к Днепру, готовые к мощному броску на Правобережье.

Еще во время боев на Левобережье Ставка Верховного

главнокомандования потребовала от Военных советов фронтов с выходом войск к Днепру начать немедленное его форсирование на широком фронте. Выполняя это требование, советские войска стали с ходу форсировать Днепр почти одновременно на многих участках в полосе от Лоева до Запорожья.

На нашем 1-м Украинском фронте в районе Великого Букрина одними из первых вышли на Правобережье части 3-й гвардейской танковой армии генерала П. С. Рыбалко. Войска 52-й армии генерала К. А. Коротеева форсировали Днепр южнее Канева. В ночь на 26 сентября севернее Киева, в районе Лютежа, вышли на правобережье Днепра части 38-й армии генерала Н. Е. Чибисова.

Последний день сентября был ознаменован блестящим итогом форсирования Днепра. Наши войска к концу месяца совершили броски через Днепр во многих районах на протяжении 750 километров фронта, завоевав у врага на правом берегу свыше 20 плацдармов. Массовое форсирование огромной водной преграды под огнем врага знаменовало собой великий ратный подвиг.

Враг хотел во что бы то ни стало восстановить свой днепровский вал. Гитлеровцы вводили в бой все новые и новые силы. К началу октября перед нашим фронтом дрались на стороне врага 20 пехотных, 2 моторизованные и 7 танковых дивизий. 660 танков и более 600 самолетов имелось здесь у гитлеровцев. Это большие силы.

В начале форсирования Днепра от нашего штурмового корпуса в операции участвовали всего лишь два штурмовых полка — летали экипажи 90-го и 91-го гвардейских полков и в день делали не более 50—70 самолето-вылетов. Этого было мало, до обидного мало, но что можно сделать, если на аэродромах не хватало горючего и боеприпасов! Ругались, бранились с тыловиками, принимали меры, чтобы сообща решать боевую задачу.

Надо было срочно подтянуть полки как можно ближе к Днепру. С этой целью я облетал на своем ПО-2 все полевые аэродромы и предложил генералу Красовскому разместить корпус в районе 20—40 километров западнее Прилук. С моим предложением он согласился, и мы немедленно стали перебазировать полки на новые аэродромы.

Едва один из полков перелетел на аэродром Прилуки, как налетели истребители врага. Сожгли один ЯК-7 и ранили шесть человек. Фашисты могли нанести более чувствительный урон, так как наши истребители не успели взлететь, а зенитчики «проспали». Пришлось строго наказать виновных и принять меры

к более надежной охране аэродромов.

Заявки из штаба наземной армии на боевые вылеты стали поступать все чаще и чаще. Это и понятно: фашистские танки, мотопехота врага рвались к Днепру, стремясь сбросить наших десантников в реку.

В таких условиях требовалось исключительно четкое и оперативное руководство частями. Для этого мы несколько перестроили работу в управлении корпусом и свои силы распределили так. Полковник Яроцкий находился неотрывно в штабе корпуса, который разместился в Згуровке. Оттуда он держал связь с дивизиями и полками, передавал им мои распоряжения. Мое место — командный пункт армии, с которого мы наводили группы штурмовиков на цели. Полковник Кувшинников и другие работники политотдела находились в частях. Сам же он много занимался с коммунистами тыловых частей по налаживанию подвоза горючего и боеприпасов. Не дублируя друг друга, работали согласованно, били в одну точку: старались оказать максимальную помощь наземным войскам, сражавшимся на плацдармах.

Все офицеры штаба корпуса работали много, отдыхали на ходу. Стали заметны и результаты: в корпусе имелось всего-навсего 60 исправных самолетов, было очень мало боеприпасов и горючего — прямо на вес золота, а количество боевых вылетов возрастало. 6 октября мы сделали 30 самолето-вылетов, 7-го в два раза больше, а 8 октября уже больше ста.

Отличное знание района боевых действий командиру авиасоединения крайне необходимо. Это истина. Но изучать местность можно по-разному, например по карте. Проще всего принять заявку от командующего и направить группу штурмовиков в указанный район по соответствующим координатам. По форме все будет правильно. Но авиационному командиру надо самому знать район боя. Поэтому для более точного изучения расположения целей я летал на разведку на ИЛ-2, на ПО-2 с воздуха изучал район базирования корпуса и маршруты полетов штурмовиков до линии фронта.

После таких разведывательных полетов стало легче ориентироваться в событиях, происходящих там, за линией боевого соприкосновения наземных войск, и принимать нужные решения. На своем КП я стал лучше представлять не только наземную, но и воздушную обстановку, и это позволило в ряде случаев избежать немалых бед и ошибок. Вспоминается такой эпизод.

Группу штурмовиков вел один из опытнейших командиров эскадрилий — капитан Василий Федорович Зудилов. Он ветеран

корпуса, еще до выхода к Днепру совершил 140 боевых вылетов. Не раз приходилось ему отбивать атаки вражеских истребителей, пробиваться сквозь бешеный зенитный огонь, сажать горящий самолет. Но не было случая, чтобы Василий Федорович дрогнул в бою или потерял управление группой.

И на этот раз офицер Зудилов уверенно вел восьмерку ИЛов. На подходе к моему командному пункту он доложил о готовности к работе. Я уже хотел сказать «добро», но вдруг увидел высоко в небе, между облаками, на высоте 3 тысячи метров, две группы «мессеров». Их было больше 20, а группу наших штурмовиков прикрывали только две пары истребителей. Конечно, «мессеры» могли связать их боем и сбить, затем напасть на штурмовиков. На мгновение стало как-то не по себе, тревожно и жутко. Не медля ни секунды, дал команду:

— Зудилов! Квадрат… встать в круг.

— Не понял, прошу повторить, — отозвался капитан Зудилов и назвал свой маршрут и квадрат.

Я снова назвал квадрат, в котором штурмовики должны встать в оборонительный круг, и добавил:

— В воздухе «мессеры».

— Вас понял, — наконец-то доложил ведущий группы, и я увидел, как он заложил крутой вираж, а за ним вся группа пошла к позициям наших зенитных батарей, над которыми Зудилов перестроил боевой порядок штурмовиков — левый пеленг в оборонительный круг.

Вражеские истребители еще раньше заметили наших штурмовиков. Ох как заманчива для них была эта добыча, как бы они накинулись на ИЛы! Но теперь истребители противника были поставлены в невыгодные условия. Они находились над нашей территорией, где имелись зенитные батареи. Кроме того, ИЛы уже заняли прочный оборонительный круг и сами были готовы дать огневой бой, защитить себя огнем пушек и пулеметов.

— Почему ИЛы застряли? — поступил ко мне запрос от командующего наземной армией генерала Жмаченко, заявку которого мы были обязаны выполнить.

— Над целью будут через десять минут, отбиваются от «мессеров», — доложил командующему.

Наш расчет оправдался. Группа «мессеров» еще походила минут десять над ИЛами, попыталась сунуться к ним, но попала под огонь зениток и вынуждена была уйти: кончалось горючее.

— Зудилов! Разрешаю работать. Цель прежняя, — передал я команду штурмовикам.

— Вас понял, — ответил капитан Зудилов.

Он вновь построил группу в левый пеленг и повел ее за

Днепр, громить вражескую группу, контратаковавшую наши наземные части. И как только «ильюшины» появились в заданном квадрате своей цели, там началась настоящая канонада. Дробно заухали вражеские зенитки, залились лаем зенитные пулеметы. И в этот оркестр вплелись глухие взрывы бомб, сброшенных нашими штурмовиками. За правобережными крутыми откосами потянулись космы серого дыма. Значит, ИЛы сделали свое дело — горели вражеские танки, тягачи, автомашины.

— Молодцы горбатые, — сообщил мне командарм Жмаченко после того, как ИЛы один за другим, прижимаясь к самой воде, пронеслись низко-низко над иссиня-серой гладью Днепра и исчезли за темно-зеленым сосновым перелеском. — Летчики сделали свое дело. Запиши на их счет: подожгли четыре танка, две самоходки, штук восемь автомашин. А главное, прижали врага к земле. Спасибо!

Такая похвала радовала, только радоваться-то не было времени. Через полчаса от командарма поступила новая заявка: на этом же плацдарме наша пехота никак не могла взять важную высоту, с утра трижды пыталась атаковать ее, но все было тщетно. Артиллерийско-минометные огневые налеты оказались недостаточными.

— Нужен сильный удар по высоте с воздуха. На ней не меньше пяти дзотов, на обратных скатах — позиции артиллерии и минометов, — пояснил командующий армией.

Немедленно связался со штабом. Как всегда, ответил полковник Яроцкий.

— Георгий Иванович, доложи наши возможности.

— Все возможности? — спросил он.

— На этот раз все. Очень важно. Даже не оставляй резерва.

Яроцкий связался со штабами дивизий и полков. Вскоре он доложил:

— Две группы по двенадцати могут вылететь немедленно.

— Хорошо, запиши задание: квадрат… Три захода. Время вылета… Характер цели…

Вскоре над нашими головами прошли 24 ИЛа. Летели они двумя группами, и ведущие, как всегда, доложили на мой командный пункт о том, что они готовы выйти на цель. Дал разрешение. И вновь краснозвездные «летающие танки» пересекли Днепр, вновь на Правобережье возник грохот взрывов бомб, пулеметно-пушечная трескотня.

— Хорошо прошли, — передали мне офицеры оперативного отдела оценку командарма и тут же попросили поработать над высотой ровно 10 минут, то есть до того момента, когда пехота поднимется в атаку.

— Все правильно. Три захода!

Высоту, занятую врагом и превращенную им в узел сопротивления, ИЛы «обрабатывали» 10 минут. Летчики сами находили цели — дзоты, огневые позиции артиллерии, минометы — и с пологого пикирования обрушивали на них бомбы, расстреливали врага из пушек и пулеметов.

После третьего захода штурмовиков наша пехота поднялась в атаку. Высота была взята. Генералу Жмаченко потом передали, а он уже вечером, когда затих бой, пересказал мне, что наши бойцы на этой высоте захватили группу гитлеровцев. Фашисты были «чокнутые» — так метко определили наши пехотинцы психологическое состояние противника после налета наших штурмовиков. Командарм был очень доволен удачно выполненной задачей по расширению плацдарма.

Замечательные примеры мужества и отваги показали советские воины на Букринском плацдарме. В начале это был крохотный пятачок прибрежной земли, на которую 22 сентября высадились четыре разведчика из 51-й гвардейской танковой бригады — гвардии рядовые В. Н. Иванов, Н. Е. Петухов, В. А. Сысолятин и И. Е. Семенов, удостоенные потом звания Героя Советского Союза. Эта четверка храбрецов дала возможность переправиться роте автоматчиков, за которой ринулись на Правобережье батальоны и полки 3-й гвардейской танковой армии, возглавляемой генералом П. С. Рыбалко.

Враг с яростью беспрерывно контратаковал храбрецов, занявших Букринский плацдарм. Но наши воины не только успешно отражали контратаки фашистов, а и увеличивали плацдарм в ширину и в глубину. 30 сентября он имел уже внушительные размеры: 11 километров по фронту и до 6 километров в глубину. Это был далеко не «пятачок». На нем к этому времени находились основные силы 27-й и 40-й наземных армий и мотострелки 3-й гвардейской танковой армии.

Именно здесь 30 сентября враг ввел в бой несколько дивизий, в частности 19-ю танковую, 10-ю моторизованную и несколько пехотных дивизий, с целью ликвидации нашего плацдарма.

Разгорелось ожесточенное сражение, в ходе которого обе стороны понесли значительные потери. Ценой невероятных усилий нашим войскам удалось сохранить за собой Букринский плацдарм, измотать силы врага, а затем предпринять ряд наступательных боев. Не все они были до конца успешными, но свою роль сыграли. Букринский плацдарм был расширен и приобрел большое оперативное значение в боях за Правобережную Украину.

Плацдарм севернее Киева также расширялся, несмотря на

ожесточенное сопротивление врага. В этом активно помогали наземным войскам наши летчики-штурмовики. Частью сил корпус в те дни взаимодействовал с 38-й армией, которой командовал генерал К. С. Москаленко.

8 октября авиационные командиры 2-й воздушной армии генералы С. А. Красовский, А. Н. Витрук, М. М. Головня и другие прилетели в штаб 3-й танковой армии генерала П. С. Рыбалко, чтобы обсудить вопросы взаимодействия авиации с танками во время нового наступления.

Генерал Рыбалко был в пропыленной, пахнущей маслом накидке и танковом узловатом шлемофоне. Среднего роста, крепкий, по-танкистски грузный, Павел Семенович шагал уверенно, будто вдавливал каблуки в землю. Он принадлежал к славной когорте военачальников, выросших за годы Советской власти. Юношей с винтовкой в руках шагал по фронтам гражданской войны, а потом познавал военную науку, командуя взводами и батальонами, учился в военных академиях. Водил в бой танковые части под Сталинградом и под Курском, а теперь вот пришел на Днепр.

В домике возле окна с выбитыми стеклами Рыбалко раскинул на столе карту. Напомнил о боевой задаче, поставленной генералом Ватутиным и утвержденной Ставкой.

— Прорываем вражескую оборону вот здесь. Танковая армия входит в прорыв в направлении на Белую Церковь. Танковые корпуса имеют следующие задачи.

Генерал Рыбалко рассказал о задачах подчиненных ему корпусов и бригад по рубежам. Знал он свои части отлично: их возможности, численность, наличие боекомплекта и запасы горючего. Нам все стало ясно. Мы уточнили вопросы взаимодействия, особенно в ходе наступления в оперативной глубине.

— О своих возможностях и силах я рассказал, — свертывая карту, заключил генерал Рыбалко, — теперь готов послушать вас. Помощь с воздуха нам очень нужна, очень.

Командарм Красовский доложил о силах нашей авиации: 5-й штурмовой корпус, 5-й и 10-й истребительные корпуса, штурмовая и бомбардировочная дивизии и дивизия ночников ПО-2. Всего — 500 боевых машин.

— Приличные силы, — удовлетворенно произнес генерал Рыбалко.

— Маловато у нас горючего и боеприпасов… — внес ясность Красовский.

— Доложу товарищу Ватутину, — сказал в ответ Рыбалко, — попрошу помощи. Это от себя. А вы тоже со своей стороны жмите

на тыловиков. Очень прошу вас, товарищи летчики.

На этом договорились и разлетелись по местам.

Всего три дня выпало нам на подготовку к наступлению, на устранение всех узких мест. Многое удалось сделать: ввести в строй не один десяток боевых машин, обзавестись горючим, боеприпасами. Порадовала и Ставка: нам прислали на пополнение 50 новеньких, с заводской площадки самолетов и 20 летчиков, окончивших училище.

Ровно в 7 часов утра 12 октября началось наступление наших войск на правобережье Днепра. «Бог войны» — артиллерия возвестила о начале штурма вражеских позиций.

На ПО-2 я полетел на командный пункт наземной армии, находящейся на высоте с отметкой «87» вблизи Городища, и с воздуха увидел, что собой представляет артиллерийская подготовка наступления. Внушительная картина! Весь наш плацдарм — солидный выступ Днепра — был окаймлен полукольцом огня, непрерывного, не затухающего ни на минуту. Снаряды рвались методически последовательно в тучах дыма и черной пыли на всем протяжении фронта, уничтожая все живое, что попадало в это кольцо огня и рвущегося металла.

Тридцать минут бушевал шквал артиллерийско-минометного огня над вражескими позициями. За это время я прилетел на командный пункт и приступил к делу. Наши штурмовики вступили в бой сразу же после окончания артподготовки.

Советские штурмовики, бомбардировщики и истребители повисли над полем боя, разрушая вражеские укрепления, подавляя огневые позиции, отсекая резервы.

Наш корпус за короткое время сделал 240 боевых вылетов. Урон врагу нанесли большой, пехота уверенно пошла вперед. Мы потеряли два экипажа, в том числе одного из лучших ведущих — командира эскадрильи 235-го штурмового авиаполка капитана С. М. Проценко.

Управление штурмовиками я осуществлял со своего командного пункта, от которого связь со штабом корпуса была установлена по радио, а с 3-й танковой армией генерала Рыбалко — по телефону В самый разгар атаки на КП несколько часов находились генералы Н. Ф. Ватутин, С. Г. Трофименко, С. А. Красовский. Когда пришло время вводить в бой танки, командующий фронтом Н. Ф. Ватутин сел в машину и помчался к переправе.

В первый день казалось, что наступление вполне удалось. Но гитлеровское командование нашло резервы, ввело их в бой, решив Киев не сдавать. Наше наступление было остановлено. Но его нельзя назвать неудачным. Плацдарм расширили, а врага

значительно обескровили.

Двадцать дней понадобилось нашему командованию, чтобы подтянуть свежие силы, осуществить перегруппировку войск, в частности перебросить армию П. С. Рыбалко с Букринского на Лютежский плацдарм, накопить достаточно техники и живой силы на плацдармах для нового наступления.

Время подготовки мы использовали с толком: в корпусе стало 160 боевых самолетов, появились запасы горючего, боеприпасов. И когда началась битва за Киев, мы смогли должным образом помочь наземным войскам.

Военные историки изучают и будут изучать Киевскую операцию как замечательный пример стратегического руководства нашего командования, сумевшего обмануть врага в выборе направления главного удара. Гитлеровцы до самого начала нашего наступления были уверены, что основные силы русских, предназначенные для овладения Киевом, находятся на Букринском плацдарме. А с нашей стороны делалось все возможное, чтобы именно в этом враг был уверен. В то же время наши войска были выведены с Букринского плацдарма на левый берег и передислоцированы на Лютежский плацдарм.

В соответствии с этим стал действовать и наш штурмовой корпус. Мне было приказано выполнять заявки 38-й армии, находившейся на Лютежском плацдарме, которой командовал генерал К. С. Москаленко. Здесь же приготовилась для ввода в прорыв и танковая армия генерала П. С. Рыбалко, с которым у нас установился хороший контакт во время предыдущих боев.

Киевское направление прикрывала крупнейшая группировка вражеских войск в составе 27 дивизий, из которых 5 были танковые. Наземные войска врага прикрывал его 4-й воздушный флот, имевший 665 боевых самолетов, прекрасно устроенный на хороших аэродромах Правобережья.

Лютежский плацдарм называли «пятачком», потому что он был невелик по размерам. Но к концу дня 2 ноября на нем сосредоточилось огромное количество войск, техники и разных командных и наблюдательных пунктов. Западнее Новых Петровцев был оборудован командный пункт командующего фронтом генерала Н. Ф. Ватутина, рядом с ним — наблюдательные пункты генералов К. С. Москаленко и П. С. Рыбалко. В нескольких десятках метров разместился командующий воздушной армией генерал С. А. Красовский, а рядом с ним — моя «ячейка управления». Как в пословице: «В тесноте, да не в обиде».

Наступило хмурое туманное утро 3 ноября. В 8 часов утра загрохотали орудия, минометы, рванули залпы «катюш». Мимо

наших командных и наблюдательных пунктов прошло несколько танковых рот. На бортах машин белой краской был написан боевой лозунг:

«Даешь Киев!»

Танки спустились вниз, прогромыхали к переднему краю, достигли невысоких холмов и скрылись в тумане.

Туман для нас, авиаторов, это хорошо и плохо. В то утро ни один вражеский самолет не взлетел, и враг с воздуха не мог видеть, что творилось на плацдарме. Это хорошо. А плохо потому, что мы утром тоже не летали. Только к 11 часам дня, через три часа после начала артподготовки, туман растаял, видимость улучшилась, и мы начали боевые вылеты.

Группы ИЛов пошли за Днепр. Выше них, цепляя крыльями за космы серых облаков, летели пары ЯКов, шли девятки пикирующих бомбардировщиков ПЕ-2. После первого боевого вылета вскоре вновь повели свои группы штурмовиков наши испытанные ведущие В. Зудилов, И. Могильчак, З. Макаров, Г. Береговой, Н. Павленко, И. Ермаков. В этот день особо отличился летчик Ермаков. Его группа за день совершила три боевых вылета и уничтожила 13 вражеских танков и 26 автомашин.

Летчики 2-й воздушной армии сделали 3 ноября более 900 самолето-вылетов. Они совершили бы и больше, но до 11 часов дня не давала возможности летать погода. Авиаторы 5-го ШАК совершили 315 самолето-вылетов.

Хочется показать мастерство и сметку летчиков-штурмовиков группы Василия Зудилова, их стремление нанести как можно больший удар по врагу еще вот на каком примере. Зудилов привел группу точно в заданный район. Вслед за ведущим самолеты последовательно один за другим входили в пологое пикирование, сбрасывали бомбы на цель, затем огнем пушек и пулеметов поражали вражеские позиции. Вдруг Зудилов заметил вражеские танки, изготовившиеся для контратаки.

— Квадрат… вижу группу танков. Больше десяти. Разрешите «обработать?» — услышал я по радио запрос от Зудилова.

Район, указанный Зудиловым, был несколько в стороне от заданных целей. Я позвонил на командный пункт генерала Москаленко и доложил о танках врага. Тут же услышал указание:

— Нанесите удар, сорвите контратаку танков!

— Зудилов, по танкам два захода… — немедленно передал я команду в эфир.

— Есть… Мы уже над ними. Вижу кресты. Атакую.

Группа Василия Зудилова дважды атаковала вражеские

бронированные машины, сбросив ПТАБы, вывела из строя три танка, затем обстреляла из пушек и пулеметов. Танки врага остановились. ИЛы ушли.

По плану через несколько минут над моим командным пунктом проходила другая группа ИЛов. Вел ее Иван Могильчак. Я перенацелил и эту группу на квадрат, указанный Зудиловым.

Вражеские танкисты, переведя дух после удара по ним группы Зудилова, вновь двинулись дальше, но в этот момент на них стали пикировать штурмовики группы Ивана Могильчака. Опять посыпались противотанковые бомбы, загорелось еще несколько бронированных машин. Десять минут немецкие танкисты не могли тронуться с места. В итоге удара двух групп ИЛ-2 враг недосчитался шести танков, его контратака была сорвана.

В напряженной боевой обстановке прошли дни 4 и 5 ноября. Мы продолжали наступать. На картах появились новые отметки о занятии нашими войсками сел и пригородов Киева. К 12 часам почти полностью была подавлена артиллерия противника, и к этому времени наши части значительно продвинулись вперед. К исходу дня наземные войска подошли к даче Пуща Водица. Это был уже Киев.

Очередные задачи для штурмовиков мне ставили на командном пункте танковой армии генерала П. С. Рыбалко, в километре севернее дачи Пуща Водица. Обстановка вечером выглядела так: линия фронта прорвана, противник колоннами стал отходить на Житомир и Васильков.

На КП беспрерывно прибывали офицеры связи от корпусов и бригад и сообщали о новых успехах. Здесь же я вновь встретился с командующим фронтом Н. Ф. Ватутиным. У него на лице усталость, а в глазах задорные огоньки, радость большой победы. Ватутин сразу же поставил корпусу новую задачу: бить колонны врага, уходившие на Васильков.

5 ноября эскадрильи корпуса сделали 344 боевых вылета. На цель выходили на высоте 100—200 метров и успешно били отходящие колонны.

Какая-то дальнобойная батарея врага до поздней ночи систематически обстреливала КП, снаряды ложились возле санаторных дач, но гул сражения постепенно уходил на юг. Туда же на юг шли бесконечные вереницы автомашин, танков, орудий и повозок.

Участники боев за Киев никогда не забудут ночь на 6 ноября. Не забудут потому, что в эту ночь никто ни на час не сомкнул глаз. Все было в движении.

К утру группа управления нашего корпуса переехала в

Святошино. Дорога была забита транспортом, три раза приходилось укрываться в канавах от рвущихся бомб. Многие дома в Беличах и Святошине горели, на дорогах лежали убитые и раненые.

Ночью в городе раздавались автоматные очереди, взрывы мин и снарядов. Шел бой на улицах. К 4 часам утра 6 ноября сопротивление врага в Киеве было полностью сломлено, и над столицей Украины взвилось знамя освобождения.

Киев освобожден! Таков был наш подарок Родине в канун годовщины Великого Октября.

Москва 6 ноября 1943 года в 18.00 в честь славной победы — освобождения Киева салютовала войскам 1-го Украинского фронта из 324 орудий!

За отличные боевые действия в борьбе за освобождение Киева Верховный главнокомандующий объявил войскам 1-го Украинского фронта благодарность, а соединениям, освобождавшим Киев, присвоили наименование Киевских. В числе соединений, удостоившихся этого наименования, были штурмовые дивизии нашего корпуса — 4-я гвардейская и 264-я.

Вечером 6 ноября вместе с начальником штаба и начальником политотдела мы обсудили вопрос о представлениях к правительственным наградам. Вскоре мне доставило большое удовольствие поздравить с присвоением звания Героя Советского Союза наших славных капитанов Василия Зудилова и Ивана Могильчака, а многих других авиаторов корпуса — с награждением орденами.

Подвели некоторые итоги работы корпуса в Киевской операции. Всего было произведено 3020 самолето-вылетов, уничтожено 208 вражеских танков и самоходных орудий, 1445 автомашин и автоцистерн, 300 различных орудий, взорвано 43 склада и немало другой техники врага. В оперативном отношении корпус успешно взаимодействовал с четырьмя наземными армиями.

Над Киевом реяло знамя свободы, столица Украины начала залечивать тяжкие раны войны. Вновь ожил крупнейший политический центр страны, важнейший промышленный город, крупный узел железных дорог, речной порт.

НАД ПРАВОБЕРЕЖНОЙ УКРАИНОЙ

Корсунь-Шевченковский «котел». — Штурмовики жгут «тигры». — На сессии Верховного Совета. — О встречах с И. В. Сталиным. — Мастерам штурмовых ударов Ивану Виноградову, Зосиме Макарову, Григорию Филиппову и Ивану Могильчаку вручают Золотые Звезды. — На КП генерала А. А. Гречко.

Пенные воды седого Днепра остались позади, мы прочно обосновались на Правобережье и без длительных пауз развивали наступление. Десятки городов и сотни сел Правобережной Украины зимой 1943/44 года стали свободными от немецко-фашистских захватчиков.

Нелегко давались нам шаги наступления. На всю жизнь запомнилась та зима тем, кто воевал с врагом. Небо, плотно забитое свинцовыми тучами, нависшими над Украиной, туманы, изморось и мокрая пурга — вот типичная картина погодных условий с декабря по март. Советские воины вдосталь помесили осеннюю и зимнюю грязь, смешанную с мокрым снегом. Дороги превратились в сплошное месиво из липкого чернозема, в котором буксовали и вязли даже тягачи.

Местные деды говорили, что они не помнят на своем веку ни такой «дюже слякотной осени», ни такой «поганой зимы». И все же советский солдат шел на запад, а наша авиация работала с раскисших аэродромов. Летчики с большим трудом и риском, но летали и в туманы и в пургу, потому что надо было летать.

В конце 1943 и в первой половине 1944 года в ходе развернувшихся наступательных операций Красная Армия одержала ряд блестящих побед на всех фронтах. На Северо-Западном направлении крупное поражение потерпела группа вражеских армий «Север» и советские солдаты вышли к Нарве и Полоцку. В то же время была наголову разбита южная группировка гитлеровцев. Освободив Правобережную Украину и Крым, наши войска вышли на Днестр и на подступы к Кишиневу и Львову.

Враг отчаянно защищал свои позиции, а на нашем фронте особенно Правобережную Украину. Вот характерная деталь: на всем советско-германском фронте гитлеровцы в то время держали 25 танковых дивизий; 19 из них находились южнее реки Припять, на Правобережной Украине.

В 1944 году советская авиация наносила с воздуха сокрушительные удары по врагу, надежно прикрывая свои войска,

обеспечивая наступательные операции. Наземные соединения быстро продвигались вперед, что требовало от авиационных командиров всех степеней тщательной организации взаимодействия с подвижными танковыми, кавалерийскими и моторизованными группами, вводимыми в прорыв, оперативности в управлении и гибкого аэродромного маневра.

Имелась и еще одна особенность: на важнейших направлениях мы сосредоточивали до 3—5 тысяч самолетов. Прямо говоря, было тесно не только на аэродромах, но и в воздухе — настолько мы стали богаче авиацией, настолько окрепли наши боевые крылья.

Войска 1-го Украинского фронта глубокой осенью 1943 года и в первые же дни нового 1944 года продолжали расширять правобережные плацдармы, накапливать силы для новых наступательных операций. И вот 28 января 1944 года ударили по врагу сразу два фронта — 2-й и 1-й Украинские. Наш 1-й Украинский фронт нанес удар из района юго-восточнее Белой Церкви, прорвал сильно укрепленные вражеские позиции и через пять дней наступления соединился с войсками соседнего фронта в районе Звенигородка — Шпола, в Корсунь-Шевченковском «котле» оказалось около 10 вражеских дивизий.

Но враг не сдавался. Его пришлось громить. Мы называли тогда операцию по уничтожению этой группировки корсунь-шевченковским побоищем. Это и было настоящее побоище, в котором немалую роль сыграли наши «летающие танки».

Штурмовики ИЛ-2 неоднократно летали в район окруженной группировки. Экипажи сбрасывали противотанковые бомбы на танки, самоходные установки, на колонны автомашин, уничтожали пехоту пулеметно-пушечным огнем. Враг пытался часть живой силы вывезти транспортными самолетами. Мы лишили его и этой лазейки. Штурмовики находили его посадочные площадки и уничтожали самолеты на земле.

В те дни летчики корпуса летали весьма интенсивно. Только в район Корсунь-Шевченкова было сделано 849 боевых вылетов. Кроме того, полеты осуществлялись в район Житомира, на Умань, на Винницу, прокладывались маршруты в тыл врага на 140—170 километров. Для штурмовиков такие задания означали полеты на предельный радиус.

Много делалось в новом году для укрепления нашей воздушной мощи. Из тыла к нам на фронтовые аэродромы пришло несколько групп новеньких ИЛов. Главный инженер корпуса генерал Г. П. Лешуков побывал в Москве и там получил большой наряд на самолеты ИЛ-2 и ЯКи, получил два самолета ПО-2, четыре учебно-тренировочных ИЛа, несколько десятков

автомашин, движков.

Ожила железнодорожная сеть на Левобережной Украине, и к нам на правый берег стало в больших количествах поступать горючее, боеприпасы, продовольствие.

В конце января в Москве была назначена сессия Верховного Совета СССР. Об этом мне, как депутату Верховного Совета, сообщили заранее. Было передано разрешение на выезд в Москву.

Этот факт означал многое: шла война, на фронтах кипели сражения, а правительство созывало сессию! По условиям военного времени это роскошь, ведь в первые годы войны о таких мероприятиях никто не думал. Настали другие времена, иные условия. Сессия сама по себе имела большой политический резонанс во всем мире.

За несколько дней до отлета на сессию боевые друзья поздравили меня с правительственной наградой — орденом Суворова, первым орденом, полученным мною на фронте.

В штабе мы подвели некоторые итоги боевой работы корпуса за полгода. Летчики корпуса произвели 10 тысяч боевых вылетов. Врагу нанесен значительный ущерб. Наши потери по сравнению с другими соединениями являлись почти вдвое меньшими — в среднем на 100 боевых вылетов мы теряли один экипаж. Корпус явился ударной силой с воздуха в операциях Воронежского, а затем 1-го Украинского фронта и содействовал освобождению Харькова, Полтавы, Сум, форсированию Днепра, взятию Киева, Житомира и других городов.

В Москву решили лететь двумя самолетами ПО-2. На первом — я и жена Мария Михайловна, работавшая в штабе корпуса. Старший сын Аркадий оставался на фронте. Ему было уже 15 лет, он выполнял обязанности летчика в эскадрилье связи. На втором самолете летели майор Трофимов и техник Минзор. Они выполняли поручения главного инженера корпуса.

Сборы были недолги, и перелет по маршруту Халим — Городок — Москва начался. Летели двое суток, но невзгод пережили множество. Почти на всем маршруте — и в Броварах, и в Конотопе, и в Курске — были плотные туманы, снегопады, местами видимость не более 500 метров. За Конотопом чуть-чуть не врезался в заводскую трубу сахарного завода — ее в тумане не было видно, проскочил в двух метрах, едва не задев консолью крыла.

Москва встретила сюрпризом: открытие сессии задержалось на четыре дня. Постарался после годичной фронтовой работы вознаградить себя домашним уютом. Вдоволь наговорился с сыном Левой. Он выглядел молодцом, учился уже в третьем классе, похвастался пионерским галстуком и пятерками в

дневнике. С Машей сходили в наш любимый Малый театр, посмотрели горьковских «Варваров».

С огромным волнением и радостью вошли мы в залитый светом зрительный зал. Словно вернулись безмятежные предвоенные вечера. Какие-то мгновения совсем не думалось о том, что где-то под Уманью при свете коптилок латали техники плоскости штурмовиков, готовя их к утренним боевым вылетам. Чувствовалось, что фронт от Москвы ушел далеко.

28 января открылась сессия Верховного Совета СССР. Для нас это явилось настоящим праздником, торжеством нашей победы. Встретил многих знакомых депутатов. Некоторые из них, сугубо гражданские товарищи, были в военных мундирах с полковничьими и генеральскими погонами. Война многих заставила надеть военную форму.

На повестке дня сессии утверждение бюджета на 1944 год, реорганизация Наркоматов обороны и иностранных дел, выборы первого заместителя председателя Президиума Верховного Совета.

На торжественных собраниях, во время работы сессий Верховного Совета, а также в домашней обстановке мне доводилось неоднократно встречаться с Иосифом Виссарионовичем Сталиным, и мне хотелось бы рассказать о некоторых встречах.

Первая встреча с И. В. Сталиным и другими руководителями партии и правительства состоялась сразу по прибытии поезда с челюскинцами в Москву весной 1934 года. На Красной площади возле Мавзолея В. И. Ленина стояла и наша семерка летчиков. Мы были очень взволнованы теплотой встречи. С нами поздоровались И. В. Сталин, М. И. Калинин, В. В. Куйбышев, Г. К. Орджоникидзе, К. Е. Ворошилов. Затем состоялся митинг.

В Кремле, в Георгиевском зале, в тот же день был правительственный прием, на котором И. В. Сталин провозгласил несколько тостов — за партию, за советский народ, за подвиг челюскинцев и отдельно за летчиков. Был он заметно доволен финалом челюскинской эпопеи, который продемонстрировал перед всем миром стойкость и мужество советских людей, а также возросшие возможности нашей отечественной авиационной техники. Все это радовало и не могло не радовать каждого советского человека.

В ходе вечера зашла речь о молодых кадрах, растущих вместе со страной, воспитанных партией. И. В. Сталин тепло отозвался о советской молодежи и, обратившись к присутствующим, заявил:

— Вот посмотрите на летчика Каманина. Он вырос при Советской власти и даже не видел живого городового, не знает,

что такое царский произвол. Летает всего лишь пять лет, а с заданием справился успешно.

Хочется сказать, что И. В. Сталин вообще к летчикам относился заботливо. И эта забота проявлялась в большом и малом. В печати часто цитировалось такое высказывание И. В. Сталина:

> «Должен признаться, что я люблю летчиков. Если я узнаю, что какого-нибудь летчика обижают, у меня прямо сердце болит. За летчиков мы должны стоять горой».

2 мая 1935 года на Центральном аэродроме имени М. В. Фрунзе состоялась встреча руководителей партии и правительства с летчиками — участниками первомайского воздушного парада. Самолеты стояли на аэродроме, возле них находились экипажи. И. В. Сталин, Г. К. Орджоникидзе, К. Е. Ворошилов и другие деятели партии и правительства внимательно осматривали машины, задавали вопросы конструкторам, летчикам.

Возле группы новых скоростных самолетов И. В. Сталин задержался. Ведущим этой группы на параде был В. П. Чкалов. Видимо, И. В. Сталину кто-то рассказывал ранее о нем, и он спросил Чкалова:

— Почему вы не пользуетесь парашютом, а обычно стараетесь спасти машину?

Валерий Павлович ответил после короткого раздумья:

— Я летаю на опытных самолетах. Они весьма ценны, и губить их очень жалко. Я признаю парашюты, но предпочитаю обходиться без них.

Присутствовавшим при этом разговоре понравился прямой и откровенный ответ летчика. Понравился он и И. В. Сталину, но все же он посоветовал летчику изменить отношение к парашюту:

— Ваша жизнь нам дороже любой машины, — заявил в заключение беседы И. В. Сталин.

Это заявление, высказанное в адрес летчика-испытателя, широко обсуждали авиаторы. Речь шла о праве летчика на риск, о том, в каких случаях пилот должен использовать средства спасения жизни, когда ему надлежало рисковать, невзирая ни на что. Особенно оживленные дискуссии по этому вопросу проходили в среде военных летчиков.

Через три дня после этой беседы летчик-испытатель В. П. Чкалов был награжден орденом Ленина за неоднократно проявленные смелость и мужество при испытании новых конструкций самолетов. Высокая награда вдохновила Валерия

Павловича на новые свершения, и в следующем году он возглавил экипаж в рекордном беспосадочном перелете на самолете АНТ-25 по маршруту Москва — Петропавловск-на-Камчатке. Почти 10 тысяч километров труднейшего маршрута преодолел мужественный экипаж за 56 часов полета. Семья Героев Советского Союза пополнилась еще одной отважной тройкой авиаторов — В. П. Чкаловым, Г. Ф. Байдуковым и А. В. Беляковым.

Мне особенно запомнились встречи с И. В. Сталиным в период работы над проектом Конституции СССР. Как известно, в 1935 году состоялся 7-й съезд Советов СССР, который избрал комиссию по выработке проекта Конституции. В состав комиссии вошли видные партийные и государственные деятели, представители рабочего класса и колхозного крестьянства, ученые, работники искусств, военные. Членом комиссии был избран и я.

Создание новой Конституции СССР имело огромное значение для политической жизни страны. Мы это понимали и отнеслись к своим обязанностям с сознанием всей полноты ответственности. Дело в том, что первая союзная Конституция, принятая 2-м съездом Советов СССР 31 января 1924 года, законодательно оформившая добровольное объединение равноправных республик, к 1935 году уже не отражала действительного положения в стране. Конституция как основной закон государства, закрепляющий основы социально-экономической системы и политической организации общества в соответствии с интересами господствующего класса, принятая в 1924 году, подлежала замене новым законом.

На заседания комиссии для обсуждения проекта новой Конституции мы собирались в Кремле. Председательствовал И. В. Сталин. Он был всегда спокоен, деловит, внимательно выслушивал всех, кто вносил предложения или поправки к проекту. У меня до сей поры хранится первоначальный текст проекта, в который я внес четыре поправки. Две из них были приняты, две отклонены комиссией.

Советские люди широко обсуждали проект новой Конституции, что само по себе содействовало росту политической активности масс. Всенародное обсуждение длилось пять с половиной месяцев. Затем работала редакционная комиссия. 5 декабря 1936 года Чрезвычайный Всесоюзный съезд Советов утвердил новую Конституцию.

В том же 1936 году состоялся X съезд ВЛКСМ. На съезд я пришел с повязкой на глазу, потому что на веке образовался ячмень. И. В. Сталин, увидев меня в президиуме, обеспокоенно спросил:

— Что с вами, Каманин? Что-нибудь случилось?

Пришлось объяснить, И. В. Сталин выслушал, улыбнулся:

— Значит, причина земная, не небесная. Это хорошо, что небесный бог тут ни при чем.

Таковы отдельные штрихи портрета И. В. Сталина, которые мне лично были известны. Я не ставил перед собой задачи показать его как политического и государственного деятеля и ограничился сообщением лишь отдельных фактов.

На сессии Верховного Совета СССР в январе 1944 года Сталин был в форме Маршала Советского Союза. Был он по-прежнему спокоен, неторопливв движениях. Только посеребрились его виски и на лицо легла сетка морщин. Заметно было, что И. В. Сталин постарел, устал. Годы войны, работа днем и ночью кого не состарят.

На другой день в Кремле я получил свой фронтовой орден Суворова. И — до свидания, Москва! Опять полетели сквозь пургу и туман на верных наших ПО-2 все дальше на запад, все ближе к фронту. Опять совершали тяжелые посадки на раскисших аэродромах, взлетали в туман, в мокрую пургу.

В штабе корпуса, не успев поделиться впечатлениями о пребывании в столице, сразу включился в работу. Прилетевшая вместе со мной Мария Михайловна также взяла на себя привычные обязанности секретаря и делопроизводителя в штабе. Словом, началась фронтовая жизнь.

Проблем было много, и самых разнообразных. Главный инженер сообщил не очень радостные вести: в корпусе осталось всего-навсего 82 исправных самолета. Пополнение из-за непогоды застряло где-то на аэродромах Подмосковья и Харькова.

В мое отсутствие летчики сделали полтысячи боевых вылетов, наносили удары в основном по окруженной группировке врага, сидящей в Корсунь-Шевченковском «котле». Штурмовики корпуса уничтожили более 60 транспортных «юнкерсов», много танков, но и сами потеряли много — 19 машин.

Командованию фронтом стало известно, что противник западнее Звенигородки сосредоточил восемь танковых дивизий для деблокирования окруженной группировки. Были приняты срочные меры, чтобы сорвать этот замысел гитлеровцев. С каждым днем кольцо сжималось, а попытки танковых соединений врага пробиться к окруженным успешно отбивала наша 6-я армия, которой командовал генерал А. Г. Кравченко, а также наша авиация, главным образом штурмовая.

Во 2-й воздушной армии кроме нашего штурмового корпуса, в котором находилось в строю всего 80 самолетов ИЛ-2, боевую работу вели 20 истребителей из корпуса генерала М. М. Головни

и дивизия ПО-2. Все остальные части 2-й воздушной армии или не имели самолетов, или накрепко сидели на раскисших аэродромах.

Особенно запомнилась мне боевая работа штурмовиков в условиях распутицы с аэродрома под городом Белая Церковь. На взлетной полосе самолеты при рулежке вязли, а при взлете и посадке их почти не было видно из-за поднимавшихся фонтанов воды. На шасси при взлете набивалось столько грязи, что они порой не убирались или с большим трудом выпускались во время посадки. В мирные дни взлет с такого аэродрома рассматривался бы как попытка к самоубийству. Но шла война, и о требованиях безопасности полетов, присущих мирному времени, приходилось забывать. Обстановка требовала, и летчики летали, чтобы помочь нашим войскам добить окруженного врага. Они готовы были летать несмотря ни на что и с максимальным напряжением, по четыре-пять раз в день. Золотые кадры!

Штурмовики летали в основном парами, в районе цели они снижались до 100 метров и били врага наверняка.

Несколько раз окруженным сбрасывали письма от пленного немецкого генерала с рекомендацией прекратить сопротивление. Как правило, подобную агитацию мы подкрепляли бомбами и огнем. Летчики шутили: «Для убедительности!»

Танки противника, наступавшие из района Звенигородки для деблокирования, застряли в районе Лисянки, в 10 километрах от окруженной группировки. Все их попытки пробиться к окруженным были отбиты. «Мешок» наши войска завязали прочно.

Так же были сорваны и три отчаянные вражеские попытки пробиться из «котла» навстречу своим танкистам в район Лисянки. Пытались прорваться две колонны противника по тысяче человек каждая. Эти колонны были рассеяны огнем пушек, минометов и пулеметов, а атаки танков отбили наши танкисты и артиллеристы при поддержке «ильюшиных».

17 февраля наступил финал Корсунь-Шевченковской операции. Совинформбюро в этот день объявило о ликвидации 10 пехотных дивизий и одной бригады окруженных немецких войск. От маршала авиации А. А. Новикова мы получили телеграмму:

> «Каманину. Всем летчикам вашего соединения, принимавшим участие в разгроме окруженной немецкой группировки, объявляю благодарность. Новиков».

Благодарность летчики нашего корпуса вполне заслужили. В период ликвидации окруженной группировки врага они произвели почти тысячу боевых вылетов. В каких условиях

приходилось летать, это я показал на примере работы экипажей с аэродрома под Белой Церковью. А ведь этот аэродром был хорошо оборудованным. Нетрудно представить себе, в каких условиях работали экипажи на обычных полевых аэродромах, на случайных взлетно-посадочных полосах.

Летчики корпуса уничтожили в этой операции около 70 самолетов врага, сотни танков и автомашин, сорвали около 20 танковых атак.

После окончания Корсунь-Шевченковской операции боевая работа с белоцерковского узла была закончена. В оперативное подчинение корпусу придали для прикрытия ИЛов 331-ю истребительную дивизию, которая имела три полка, по 40 самолетов в каждом, большинство летчиков — молодые. Командир дивизии полковник И. А. Семененко еще не воевал, он прибыл с Дальнего Востока. И нам снова предстояло позаботиться о тесном взаимодействии штурмовиков с истребителями, то есть отрабатывать заново то, что с прежней дивизией полковника И. А. Лакеева было в свое время отшлифовано.

В делах и заботах незаметно подошел наш праздник — День Красной Армии. Его отметили радостно и торжественно. К нам прилетел из Москвы маршал авиации А. А. Новиков и вручил Золотые Звезды Героям Советского Союза капитанам И. Н. Виноградову, З. И. Макарову, Г. Ф. Филиппову и И. Л. Могильчаку.

Утром я вручил орден Александра Невского командиру 264-й дивизии полковнику Е. В. Клабукову и орден Суворова 3-й степени исполняющему обязанности командира 4-й гвардейской дивизии подполковнику А. С. Левадному. Они удостоились награды за отличную боевую работу дивизий при форсировании Днепра, за участие в освобождении Киева, Житомира, Белой Церкви и в ликвидации окруженных войск в районе Корсунь-Шевченковского. Награды получили в этот день также командиры полков, эскадрилий, звеньев, многие летчики, инженеры, техники, механики, связисты, труженики тыла и спецслужб.

Вечером мы устроили офицерское собрание корпуса. Зачитали поздравительные телеграммы от Военного совета фронта и командования 2-й воздушной армии, чествовали наших ветеранов, героев боев, кавалеров Золотой Звезды. Было торжественно и радостно от сознания честно выполненного долга перед народом, перед Коммунистической партией.

Офицеры управления корпуса особенно сердечно поздравляли четверку Героев Советского Союза — капитанов, ветеранов нашего соединения. О каждом из них можно написать повесть, волнующую и вдохновенную, правдивую и суровую, как

сама война.

Все четыре героя-капитана сидели в президиуме торжественного собрания. Мне хочется рассказать о них поподробней. Вот капитан Виноградов Иван Никифорович. Он кадровый летчик, пришедший в авиацию за пять лет до начала войны по зову сердца, по путевке комсомола из села Лесной Холм Калининской области. Воевать начал в августе сорок первого года командиром звена скоростных бомбардировщиков — СБ.

У капитана Виноградова открытый, спокойный взгляд, простое русское лицо, на котором заметны следы ожогов. Откуда они?

23 августа 1941 года лейтенант Виноградов повел свой скоростной бомбардировщик на разведку в глубокий тыл врага. В небе тогда рыскали стаи вражеских истребителей. Четверка «мессеров» напала на самолет Виноградова, когда он, выполнив задание, шел обратным курсом на свой аэродром. Атаки вражеских истребителей следовали одна за другой. Виноградов бросал свой самолет из стороны в сторону, уклоняясь от огня. И все же врагу удалось изрешетить пулеметными очередями самолет и поджечь.

— Штурман, сколько осталось? — спросил Виноградов.

— Пятьдесят километров, командир.

Что делать? До линии фронта 50 километров, машина горит, а «мессеры» опять заходят в атаку. Прыгать? А как же тогда с данными разведки, которых ждут там, на земле. Виноградов знал закон разведчика: он должен доставить добытые сведения и во имя этого обязан бороться до последнего вздоха.

Опять набросились «мессеры» на дымящуюся машину. Вновь пулеметная очередь хлестнула по кабине. Он свалил машину в скольжение, пытаясь сбить пламя.

— Командир, они отстали, — доложил стрелок-радист Виноградову.

Фашистские летчики решили, видимо, что незачем еще тратить боезапас на этот горящий, клюнувший носом к земле самолет, и бросили его. А Виноградов вывел израненную, горящую машину в горизонтальный полет и направил ее к своему аэродрому. Пламя лизало приборную доску, добралось до лица, до рук, стало жечь кожу. Летчик не оставил самолета. Сжимая штурвал обгорелыми руками, он сумел довести бомбардировщик до аэродрома.

— Внизу наши, командир, — доложил ему штурман.

— Всем прыгать, — приказал лейтенант Виноградов.

Экипаж покинул горящий самолет. Командир — последним. Его подобрали на аэродроме однополчане. Он доложил данные

разведки и потерял сознание. Врачи, осмотревшие его раны, утверждали, что Виноградов должен был лишиться сознания много раньше, во всяком случае после второго ранения. А он и после третьего вел самолет, управлял машиной и своим сознанием. Вот что такое воля советского человека.

Как только затянулись раны и зарубцевались ожоги, лейтенант Виноградов возвратился из госпиталя в свой полк. Лето и осень второго года войны он водил самолет-штурмовик ИЛ-2 на Калининском фронте и там за 44 успешных боевых вылета был награжден орденом Красного Знамени.

К нам в корпус лейтенант Иван Виноградов прибыл летом 1943 года под Воронежем и скоро стал водить в бой группы штурмовиков по 6—12 самолетов. Его группы ИЛов не знали промахов, работали над целью всегда с большой эффективностью. Это его ведомые в период августовских боев с фашистами под Белгородом уничтожили 76 танков, 130 автомашин и взорвали 4 склада боеприпасов. Эскадрилья, которую водил в бой капитан Иван Виноградов, несколько месяцев не имела потерь, а это высший показатель боевого мастерства и зрелости ведущего.

«Бомбить по ведущему!» — этот принцип являлся тактической основой боевых действий наших групп штурмовиков. И в этом отношении капитан Виноградов был эталоном. Если он заходит на цель, она будет уничтожена. Результат ударов подтверждали и ведомые, и летчики-истребители, прикрывавшие штурмовиков, и наземные войска, а чаще всего — фотоснимки контроля.

Результаты ударов мы перепроверяли, когда наши войска освобождали тот или иной район от фашистов. Создавали специальные группы. Проверяющие всегда приходили к одному выводу: группы Виноградова наносили врагу меткие удары.

И еще одна проверка. В периоды затишья на фронте мы пропускали летчиков через учебные полигоны и проверяли, насколько метко они умеют бомбить и стрелять по наземным целям. Виноградов всегда получал отличную оценку.

Яркие страницы боевой славы вписал в историю нашего корпуса капитан Виноградов. Разве можно забыть вот такие примеры:

15 августа 1943 года после штурмовки позиций врага возле Ахтырки шестерка ИЛов, ведомая Виноградовым, возвращалась на свой аэродром. Теперь главная задача — без потерь вернуться домой. Но вдруг в воздухе ведущий увидел группу вражеских бомбардировщиков. 12 «юнкерсов» под прикрытием восьмерки истребителей шли бомбить нашу пехоту.

Как быть? Капитан Виноградов долго не размышлял. Он

повел «ильюшиных» в атаку на врага. Последовала крутая горка, набор высоты, и грозные ИЛы, точно истребители, в лоб атаковали вражеских бомбардировщиков. Наши штурмовики сбили двух «юнкерсов», расстроили их боевой порядок, заставили разгрузиться над своими войсками и удрать с поля боя.

Это был подвиг офицера Виноградова. Мы от души чествовали его по этому поводу. Политотдел корпуса посвятил ведущему штурмовиков листовку, которую разослал в полки. Начальник штаба начал оформлять наградные листы на отличившихся, а через день Виноградов вылетел на очередное задание, и вновь — подвиг.

Семерка ИЛов, ведомая капитаном Виноградовым, 17 августа в районе Мозговой была атакована девяткой вражеских истребителей. Фашисты напали на наших штурмовиков, когда они, выполнив боевое задание, легли на обратный курс. «Ильюшины» построились по команде ведущего в оборонительный круг и вместе с истребителями прикрытия приняли бой.

Пять «мессершмиттов» и четыре «фокке-вульфа» несколько раз пытались атаковать наших ИЛов, но безуспешно. Более того, в этом бою штурмовики сбили двух МЕ-109. Одного сбил воздушный стрелок самолета Виноградова. Летчик удачно совершил маневр и дал возможность стрелку поразить атакующего врага.

Примеров мастерства и мужества из боевой практики капитана И. Н. Виноградова можно привести много. Все они говорят о том, что в руках умелого летчика ИЛ-2, штурмовик, бронированный крылатый танк, может быть и истребителем, грозой бомбардировщиков. Кроме того, экипаж штурмовика способен не только обороняться от атак вражеских истребителей, но и активно нападать на них, уничтожать.

На личном счету летчика-штурмовика Ивана Виноградова значилось 24 уничтоженных им вражеских танка, 38 автомашин, 5 точек зенитной артиллерии и много другой техники противника. Он являлся одним из лучших командиров эскадрилий. Вот почему на торжественном собрании офицеров корпуса, посвященном Дню Красной Армии, капитан Виноградов занимал почетное место в президиуме. Скромный, простой, в видавшей виды гимнастерке с капитанскими погонами, с Золотой Звездой Героя на груди.

Рядом с Виноградовым в президиуме сидел другой капитан — командир эскадрильи Зосим Исаакович Макаров, удмурт по национальности. В канун войны он едва успел сделать свой первый самостоятельный полет. Его тоже опалила, обожгла

своим горячим пламенем война.

Защищая Москву, З. И. Макаров сделал 12 боевых ночных вылетов на самолете Р-5, который для меня лично является навсегда особенно близким: в 1934 году именно на Р-5 моя группа летала на Чукотку спасать челюскинцев. В первые годы войны эта машина, оставаясь в строю, получила боевое крещение, сослужила ратную службу.

В июле 1942 года Макаров стал коммунистом, начал летать на ИЛ-2. Немало сжег он фашистских танков, уничтожил огневых точек и автомашин. За две недели сделал 33 боевых вылета, а 34-й получился роковым.

Днем 2 августа летчик Макаров в группе полетел на штурмовку врага в район Ржева. Вышли на цель, сбросили бомбы. И тут на штурмовиков напали истребители противника. Две пары обрушились на ведущего, пытаясь его сбить. Это заметил Макаров и сделал резкий маневр, а затем дал упредительный пушечный залп, оберегая командира. После этого две пары «мессершмиттов» атаковали самолет Макарова сразу с двух направлений. Пулеметные очереди полоснули по кабине, по плоскостям. Запахло дымом, гарью. Стало тяжело управлять штурмовиком — были повреждены рули управления. Пламя плясало сначала над мотором, потом пробралось в кабину.

Горящую, едва держащуюся в воздухе машину лейтенант Макаров сумел дотянуть до линии фронта. Высотомер показывал 150 метров. Прыгать? Но раскроется ли парашют? Пламя нестерпимо жгло лицо, спалило брови. Выбора не было, и Макаров открыл фонарь, тяжело перевалился за борт кабины. Он не видел, как по нему еще раз хлестнули пулеметными очередями «мессеры», как с переднего края били из крупнокалиберного пулемета. Об этом ему, обгоревшему, рассказали наши пехотинцы, подобравшие его возле первой траншеи.

После лечения в госпитале, крещенный вражьим огнем, лейтенант Макаров прибыл в наш корпус. Он сразу зарекомендовал себя с хорошей стороны, и мы доверили ему водить группы штурмовиков. Макаров отлично командовал звеном, воспитал целую семью мастеров штурмовых ударов, стал командиром эскадрильи. В период боев под Курском совершил 50 боевых вылетов, в основном по вражеским танкам и по аэродромам. Летал смело и расчетливо.

Во время Киевской операции капитан Макаров довел счет боевых вылетов до 94. Водил группы до 18 самолетов в сложных метеоусловиях, и не было случая, чтобы он не нашел цель или сбился с курса из-за губительного огня зениток.

Третий капитан, сидевший в президиуме, — командир

эскадрильи Григорий Федорович Филиппов, удостоенный Звезды Героя, по возрасту почти на 10 лет был старше своих собратьев. В войну Григорий Федорович Филиппов вступил осенью 1941 года. Защищал Москву, дрался с врагом на Калининском фронте. В составе нашего корпуса воевал под Курском, над Днепром. Был рядовым летчиком, стал командиром эскадрильи, ведущим групп, мастером радиосвязи первого класса.

Четвертый сидевший в президиуме Герой Советского Союза был капитан Иван Лазаревич Могильчак, также настоящий мастер штурмовых ударов, прославленный ведущий «ильюшиных».

Об этих прекрасных людях и их боевых товарищах думал я и, как мог, рассказал в тот торжественный вечер, в канун годовщины Красной Армии. Вывод пришел сам собой. Вот такие люди — командиры эскадрилий, капитаны, ведущие групп — самое главное достижение в области воспитания и обучения летных кадров. Они главная опора, ведущая сила, бесценный капитал.

Минул праздник. Он хоть и был кратким, по-фронтовому скромным, но все же ярко осветил нашу жизнь, порадовал, согрел сердца, заставил подумать над свершениями, взглянуть на себя и на других со стороны, оценить величие наших боевых будней. А они дали о себе знать буквально на другой же день после торжеств.

Один за другим прилетели истребительные полки новой дивизии. Надо было их устраивать на аэродромы, помочь обжиться, втягиваться во фронтовую обстановку. Выяснилось, что в этой дивизии большинство командиров и летчиков еще не воевали, не обстреляны. А им, не нюхавшим пороху, надо защищать штурмовиков в бою и обеспечивать выполнение боевой задачи по штурмовке врага.

Ввод в бой новой для нашего корпуса истребительной дивизии проходил в процессе боевых действий, которые ни на день не затихали. В боевой истории корпуса записаны задачи, которые мы решали в марте на Староконстантиновском, Проскуровском и Винницком направлениях. В те дни корпус осуществлял тесное взаимодействие с 1-й гвардейской и 38-й армиями.

В последний день зимы мне довелось облететь районы Бердичева, Шепетовки, Славуты и Полонного. В двух-трех километрах южнее Шепетовки еще шли бои, южная окраина города и железнодорожный узел были разрушены — там не было ни одного уцелевшего домика.

Когда пролетал над Шепетовкой, невольно вспомнил Николая Островского, его бессмертное творение «Как закалялась сталь», на котором воспиталось не одно поколение советской молодежи. В

Шепетовке жил, мужал сам писатель-большевик, его герои.

Невольно подумалось: можно разрушить город, сжечь книги, убить человека, но похоронить свободолюбивый народ, закрыть солнце свободы фашистской свастикой, уничтожить великую силу идей марксизма-ленинизма, повернуть историю вспять — это никому не дано. Будет новая Шепетовка краше прежней.

В Славуте в тот день встретился с генералом С. А. Красовским. Он передал приказ: корпусу взаимодействовать с 1-й гвардейской армией генерал-полковника А. А. Гречко, которая наступала из района Полонное на Старо-Константинов.

Немедленно полетел на командный пункт генерала А. А. Гречко. Он принял меня как представителя авиации, по-деловому, сообщил, что операция намечается на 4 марта. Поставил ряд конкретных задач для штурмовой авиации. Я слушал его и с огорчением думал, что нам в этой операции участвовать вряд ли придется. Причина? Очень простая: установилась плюсовая температура, аэродромы «плывут» и надежд на то, что они скоро просохнут, мало. Об этом я сказал командующему. Законы природы неумолимы. Он огорчился, но высказал надежду, что мы все же сумеем помочь наземным войскам с воздуха.

На обратном пути, когда возвращался с КП генерала А. А. Гречко, видел десятки машин и орудий, завязших в грязи, — весна делала свое дело. В тот же-день фронт облетела печальная весть: 29 февраля командующий фронтом генерал Н. Ф. Ватутин был тяжело ранен.

Николай Федорович Ватутин умер 17 апреля 1944 года. Вместе с боевыми товарищами у гроба славного советского полководца стояла его мать — Вера Ефимовна. Тяжкое горе свалилось на плечи этой русской женщины: в феврале и марте она получила сообщения о гибели на фронтах двух сыновей — Афанасия Федоровича и Семена Федоровича. В апреле ей пришлось хоронить третьего сына — Николая Федоровича. Чем измерить глубину горя и тяжесть утрат этой женщины-матери?

По желанию трудящихся города Киева генерал армии Н. Ф. Ватутин похоронен в столице Украины. Зимой и летом алеют живые цветы на могиле верного сына Отчизны.

Итак, несмотря на весеннюю распутицу, наши войска должны были наступать, пока противник не стянул в район Проскурова и Старо-Константинова крупных сил и не организовал жесткой обороны. И в первых числах марта планы нашего командования стали осуществляться. Во главе фронта был поставлен Маршал Советского Союза Г. К. Жуков. 4 марта войска начали наступление на Тернополь и Проскуров.

В первый день наступления штурмовики корпуса сделали лишь всего шесть вылетов парами. Было очень обидно, что погода не позволяла нам помогать пехоте: туманы, дожди, плохая видимость и раскисшие аэродромы. Авиация обеих сторон бездействовала.

Наши наземные войска успешно продвигались вперед, осуществляя намеченный план Проскуровско-Черновицкой операции.

В те дни я находился на командном пункте генерала А. А. Гречко, где была установлена моя рация для управления штурмовиками. Но их в воздухе почти не наблюдалось. Полеты производились лишь одиночками и парами.

Дороги находились в жутком состоянии, в грязи сидели даже мощные по тому времени «студебеккеры». Все дороги были забиты транспортом. На шоссе Бердичев — Шепетовка машины стояли в три-четыре ряда.

Но несмотря на это, наступление проходило успешно. Враг, видимо, никак не ожидал нашего удара.

Мое положение на командном пункте генерала А. А. Гречко было незавидным: сидеть без дела — занятие не из приятных. Правда, командарм и офицеры штаба понимали обстановку, сочувствовали и даже предлагали помощь.

Принимали всяческие меры, чтобы вести боевую работу штурмовиков. Укрепляли взлетные полосы чем только можно: щебенкой, фашинником, даже соломой. На боевые задания вылетали самые лучшие экипажи. В результате к 10 марта число ежедневных боевых вылетов стало расти: 20, 30, 50.

Наземные войска вскоре подошли к Тернополю и Проскурову. В то же время армия генерал-полковника К. С. Москаленко перешла в наступление на Винницу из района восточнее Липовца. В этой связи нашему корпусу поставили задачу помогать обеим армиям, производить боевые вылеты в районы и Проскурова и Винницы.

ПОД КРЫЛОМ ГРАНИЦА

Причины наших потерь. — Бои за Львов. — Ночной удар штурмовиков. — Учение на полигоне Шепетынь. — Герои боев Георгий Береговой и Иван Ермаков. — «Свободная охота».

Во второй половине марта наши войска вышли на Южный Буг. В районе Проскурова и Тернополя противник имел сильную группировку войск, но несмотря на это, он был отброшен за Днестр.

В те дни части нашего штурмового корпуса совершали от 50 до 150 самолето-вылетов в день.

19 и 20 марта были освобождены Жмеринка и Винница. В приказе Верховного главнокомандующего в связи с освобождением Жмеринки и Винницы отмечались и летчики нашего корпуса. Главный маршал авиации А. А. Новиков прислал телеграмму; он дал хорошую оценку работе наших частей и объявил благодарность авиаторам.

Победы не приходили сами собой. Они завоевывались в борьбе с трудностями, недостатками и ошибками. Так, 122-й истребительный полк, совершив 110 боевых вылетов, потерял 15 самолетов и двух летчиков. Основные причины больших потерь состояли в слабой дисциплине и недостаточной штурманской подготовке. Были случаи, когда группы истребителей прикрытия отрывались от штурмовиков и теряли ориентировку, в результате — вынужденные посадки, гибель самолетов и даже летчиков.

Командование корпуса приняло все необходимые меры помощи. Прежде всего, в полку организовали учебу по штурманской подготовке, по связи, тактике воздушного боя. Установили постоянный контроль за учебой, за соблюдением требований воинской дисциплины. В то же время полк не прекращал боевых вылетов. Только ведущими групп истребителей прикрытия «ильюшиных» по указанию командования корпусом назначались командир полка майор А. А. Леонович, его заместители и штурман полка.

Постепенно 122-й полк стал превращаться в передовую боевую часть, но это происходило уже при новом командире — подполковнике Н. А. Рослякове. Майор Леонович так и не смог обрести необходимых командирских качеств, и пришлось его перевести на другую работу. И снова вспомнилась пословица: «Сильна рать воеводою».

Первый месяц весны, несмотря на скверную для летчиков

погоду, закончился победно. Наши войска форсировали Днестр севернее Черновиц и окружили Каменец-Подольск. Проскуровской группировке врага были отрезаны пути отхода. В приказе за 24 марта, посвященном прорыву фронта и выходу наших войск на Днестр, Верховный главнокомандующий снова отметил наш корпус как особо отличившийся в боях.

Корпус перебазировался в район Дубно — Броды. С новых аэродромов сразу же начали боевую работу. Летчики докладывали о беспорядочном бегстве гитлеровцев через Днестр. Не дожидаясь переправочных средств, целые группы переходили реку вброд и вплавь.

Авиация нашего 1-го Украинского фронта неоднократно бомбардировала окруженные группировки врага. Наш корпус наносил удары с воздуха по всему фронту от Могилева-Подольского до Бродов. Штурмовики совершили не менее трети всех самолето-вылетов. Признанием боевых заслуг корпуса явилось присвоение ему 1 апреля приказом Верховного главнокомандующего наименования Винницкого.

Группы «ильюшиных» активно участвовали в уничтожении окруженной 1-й немецкой танковой армии севернее Каменец-Подольска. Там попала в «котел» 21 дивизия, из которых семь было танковых. Они попытались сначала пробиться на юг, но, потерпев неудачу, повернули на запад. Несколько потрепанных частей, бросив все тяжелое вооружение и технику, пробились из окружения.

В начале апреля погода улучшилась. С фронтов шли отрадные сообщения: на юге наши войска ворвались в Крым, освободили Одессу и подошли к Кишиневу.

Для нас, авиаторов, пришла еще одна радостная весть: в Бердичев и в Прилуки прилетело пополнение корпуса — 50 самолетов ИЛ-2. Настроение у всех поднялось: улучшилась погода, поступило пополнение, и мы стали активнее работать. Но недооценили силы врага и были немедленно наказаны: 9 и 10 апреля фашистская авиация неожиданно совершила несколько налетов на наши аэродромы.

Ранним утром 9 апреля группа «фокке-вульфов» подошла со стороны солнца на большой высоте и с пикирования сбросила несколько контейнеров «лягушек» (мелких бомб) на самолетную стоянку. Было повреждено три наших самолета, убито трое и ранено 18 человек. Дежурное звено истребителей поднялось через 45 секунд, но боя не состоялось: «фокке-вульфы» улетели на бреющем полете…

На рассвете 10 апреля один Ю-88 сбросил полутонную бомбу на стоянку самолетов 179-го полка. Были повреждены три наших

самолета. В 7 часов утра налетели еще 14 вражеских самолетов. Предупреждение о подходе противника мы получили за 15 минут и сумели своевременно поднять с двух аэродромов 14 истребителей. Они не допустили прицельного бомбометания. Мелкие осколочные бомбы противник побросал вокруг аэродрома. У нас было трое легкораненых. Самолеты не пострадали. В воздушном бою наши истребители сбили два «фокке-вульфа» и один «юнкерс».

Несмотря на вражеские налеты, авиаторы нашего корпуса ежедневно совершали по 150—200 боевых вылетов.

С разрешения командующего воздушной армией, я стал летать на боевые задания. Правда, летать приходилось нечасто. Обстановка не позволяла покидать пункты управления: надо было организовывать боевую работу, совершенствовать взаимодействие с наземными войсками. Но как только появлялась возможность, я садился в кабину и вылетал на боевое задание.

Однажды в паре с лейтенантом Шмиголем мы летали на разведку в район юго-западнее Бродов. Больших сил, серьезных оборонительных сооружений и подхода резервов врага не обнаружили. В двух местах нас обстреляли зенитки. Полет закончился успешно.

Через несколько дней снова в паре с лейтенантом Шмиголем под прикрытием истребителей мы летали на разведку в район Стоянува и Родзехува. Обнаружили два эшелона на станции Стоянув. Вокруг станции наблюдали окопные работы.

На обратном пути попали под огонь зениток. Не дрогнул мой ведомый, свое место в строю выдержал. Вполне понятно, ведь Петр Лукич Шмиголь был опытным летчиком-штурмовиком. В 92-м полку он зарекомендовал себя с самой хорошей стороны. В 1943 году его приняли в партию. Я лично дважды вручал ему боевые ордена — сначала за совершенные 50, а затем 75 успешных боевых вылетов. Мы выдвинули П. Л. Шмиголя на должность командира эскадрильи. И не ошиблись. Осенью 1944 года мы поздравили этого замечательного мастера штурмовых ударов с присвоением ему высокого звания Героя Советского Союза.

Тогда, весной 1944 года, мы не случайно летали на разведку в район Бродов, а потом и на Львов. Это было наше операционное направление. В конце мая части нашего 1-го Украинского фронта начали подготовку к освобождению Львова. Для этой операции нам, авиаторам, дали все необходимое. На очередном совещании командующий воздушной армией генерал С. А. Красовский сообщил о небывало сильной группировке авиации на Львовском и Сокальском направлениях. Здесь было сосредоточено более

3200 наших самолетов. И каких! Летчики-истребители стали летать на новейших истребителях ЯК-3 и ЛА-7, перед которыми «мессеры» выглядели устаревшими. Была модифицирована конструкция пикирующего бомбардировщика ПЕ-2, а также бронированного «крылатого танка» ИЛ-2. Словом, техника, у нас все более совершенствовалась.

А как выросли летные кадры! В составе корпуса три замечательных штурмовых полка удостоились звания гвардейских. Знамена других полков украсились боевыми орденами, а число орденоносцев стало трехзначным. Возмужали летчики, обрели мастерство в организации боевой работы авиационные командиры.

Такими мы стали к лету 1944 года. Под крыльями наших самолетов проносились уже пограничные столбы и разбитые домики пограничных застав. А на многих участках Красная Армия вышла на государственную границу, изгнав с родной земли иноземных оккупантов. И это было самым радостным событием четвертого военного лета.

Летом 1944 года Красная Армия нанесла ряд последовательных ударов по врагу в Карелии и в Белоруссии, наш 1-й Украинский фронт осуществил Львовско-Сандомирскую операцию.

Освободить Львов — крупнейший административный и политический центр Западной Украины, узел восьми железных дорог, город, за которым уже виднелась приграничная полоса, было делом нелегким. По сведению разведки, фашисты перед 1-м Украинским фронтом сосредоточили группу армий «Северная Украина», которую поддерживали 4-й и 8-й авиакорпуса 4-го воздушного флота. На ближайших к Львову аэродромах враг базировал 700—720 самолетов.

Мы готовились к ожесточенным боям. На одном из совещаний командующий фронтом Маршал Советского Союза И. С. Конев заявил нам, командирам соединений:

— Никаких серьезных операций не будет предпринято до тех пор, пока разведчики, и в первую очередь воздушные, не представят полных данных о противнике.

Знать силы врага перед наступлением — это лишь одна сторона дела. Другая, более важная, — еще до наступления измотать эти силы, понизить их боеспособность, нанести им максимальный урон. Тогда с меньшими потерями можно одолеть врага в наступлении.

Как решить вторую задачу? У меня зародился план ночного удара. Несколько вечеров просидели мы над картами с начальником штаба полковником Г. И. Яроцким. В итоге

вырисовался план удара штурмовиков по львовскому аэродрому. Доложил его командующему армией генералу С. А. Красовскому. Степан Акимович, выслушав, переспросил:

— Действовать ночью? Вам? Штурмовикам?

— Совершенно верно, штурмовикам.

— Но ведь вы дневная авиация. Вам видимость подавай «миллион на миллион». А тут сами проситесь в «ночники», — недоумевал генерал Красовский.

Пришлось сделать небольшой экскурс в прошлое. Рассказал командарму, что мы еще на Калининском фронте в 292-й штурмовой дивизии иногда совершали ночные полеты на ИЛах и что эти полеты проходили удачно. И здесь, на Украине, также иногда одиночки и пары летали в темное время — рано утром или поздно вечером.

Что правда, то правда, штурмовик ИЛ-2 к ночным полетам не приспособлен. У него был очень трудный обзор при взлете и на посадке. Летчик вообще имел очень ограниченные возможности для обзора в стороны и вниз. Днем этот недостаток был терпим. А ночью, когда выхлопные трубы из двигателя, расположенные впереди и с боков кабины, выбрасывали шлейфы светящихся отработанных газов, летчик совсем «слеп». Как устранить этот недостаток? Помогли наши инженеры и техники. Они изменили конфигурацию выхлопных труб — удлинили, изогнули, — и летчик стал видеть лучше. Обо всем этом я рассказал командарму.

— Конечно, налет будет не полностью ночным. Взлет групп осуществим в темноте, маршрут пройдем и выйдем на аэродром в предутренней мгле. Цели будут видны, экипажи отработаются прицельно при удовлетворительной видимости. Подберем самых лучших летчиков для такого трудного задания, — говорил я командарму.

План ночного налета на львовский аэродром был утвержден. В группы отобрали лучших летчиков из двух штурмовых полков — 92-го гвардейского и 451-го, из двух истребительных — 513-го и 179-го. Одновременно с нашим ударом по львовскому аэродрому командующий армией приказал нанести еще три мощных удара по аэродромам врага в Станиславе, Стрые и Бережанах. Таким образом, наш план разросся в воздушную операцию в масштабе всей армии.

Расскажу, как был осуществлен удар по львовскому аэродрому.

Первой поднялась шестерка истребителей. Она появилась над вражеским аэродромом Ольшаница и блокировала его. Свою задачу — не допустить взлета вражеских «мессеров» и «фокке-

вульфов» — ЯКи выполнили. Затем восьмерка ИЛов под прикрытием восьми ЯКов в предутренней мгле подошла к львовскому аэродрому с юго-востока и с высоты 1300 метров с пикирования атаковала вражеские самолеты, стоявшие на западной и северо-западной окраинах летного поля. Их было много — около 150 машин, в большинстве «юнкерсы».

В трех километрах сзади восьмерки с тем же курсом на аэродром зашли еще несколько четверок ИЛов — основная ударная группа. Каждую четверку сопровождали два ЯКа. Подошли они на бреющем полете, для атаки сделали горку, после чего били по стоянкам самолетов с пикирования.

Все группы после атаки ушли бреющим полетом на север. Чтобы их на обратном пути не сбили «мессеры», восточнее Львова патрулировали 12 ЯКов, имевших задачу прикрыть уход штурмовиков, отсечь истребителей противника.

Налет удался. Враг был застигнут врасплох и не смог оказать большого противодействия. Экипажи доложили, что в районе цели по ним вели беспорядочный огонь шесть зенитных батарей. Истребители противника взлететь не успели, а те, что взлетели, оказали лишь слабое противодействие, и то на обратном маршруте.

Сбросив бомбы, штурмовики обстреляли стоянки самолетов из пулеметов и пушек. В штурмовке участвовали 24 штурмовика и 34 истребителя. Удары получились внушительными: на львовском аэродроме было уничтожено и повреждено более 30 двухмоторных самолетов, сбит один «фоккер», разбито несколько складов; на некоторое время аэродром был выведен из строя. Наши потери — три самолета.

Подобных ударов по вражеским аэродромам в подготовительный период мы нанесли несколько. Планировали и осуществляли их на рассвете, в середине дня и под вечер, чтобы врага держать все время в напряжении.

Готовясь к упорным боям, решали мы и еще одну задачу: учили личный состав. Старались не упускать ни малейшей возможности для этого. Проводили теоретические занятия в землянках и классах, стрельбы в тире, учебные полеты над полигонами.

Запомнилось летно-тактическое учение на полигоне Шепетынь. Наблюдательный пункт был оборудован на краю полигона. По радио я вызывал экипажи и пропускал через полигон. Всего прошло 30 экипажей — наши золотые кадры: командиры полков, штурманы, инспекторы, ведущие групп. Проверялись стрельба, связь, техника пилотирования.

На конференции с хорошими докладами по обобщению

боевого опыта выступили ведущие групп капитаны Могильчак, Макаров и Лебедев. После теоретической части организовали показательные полеты. В программе полетов были: бомбометание и стрельба по наземной цели двумя заходами шестеркой штурмовиков; оборонительный круг шестерки; связь ИЛ-2 с танком; бой штурмовика с истребителем противника. Показательные полеты многим летчикам принесли большую пользу.

Я занимался с командирами эскадрилий. Сначала проводилась тренировка, а затем проверка ведущих в умении работать над полигоном. Проверил штурманскую подготовку, связь, стрельбу, бомбометание и технику пилотирования. Бомбили по реальной цели — трофейному танку. Отличные оценки получили мастера штурмовых ударов Г. Т. Береговой, Г. Ф. Филиппов, И. Ф. Якурнов, Е. Е. Михайленко, И. Н. Виноградов. Некоторым командирам эскадрилий была оказана помощь в повышении уровня своей выучки, особенно по точности бомбометания.

Учили мы, учили и нас. Дважды принимал я участие в сборах и штабных играх. Вспоминается военная игра командиров корпусов и дивизий 13-й армии. Занятия проводил генерал-лейтенант Н. П. Пухов. Фактически это была подготовка к наступлению. Мы выехали на передовые позиции, побывали в километре от врага на двух отлично замаскированных командных пунктах, откуда просматривались вражеские позиции на добрый десяток километров. Генерал Н. П. Пухов разыграл наступление по всем его этапам, а мы решали каждый свои задачи.

Разведка… Удары по врагу… Пополнение и учеба личного состава. Пожалуй, это и были главные задачи, которые мы решали в период подготовки Львовской операции.

> «Массированное использование авиации нашло самое широкое применение во Львовско-Сандомирской операции, — писал впоследствии командующий 2-й воздушной армией С. А. Красовский. — За всю Корсунь-Шевченковскую операцию мы сделали меньше боевых вылетов, чем за один день прорыва обороны немцев на Львовском направлении. Наша авиация… действовала здесь как мощный, собранный воедино воздушный кулак».

Авиационная подготовка прорыва началась 13 июля с массированного удара более чем 3 тысяч самолетов по вражеской обороне. На врага обрушились два бомбардировочных, четыре штурмовых, четыре истребительных корпуса и две дивизии.

Наш корпус взаимодействовал с наземной армией генерала Н. П. Пухова и танковой армией генерала М. Е. Катукова. С Михаилом Ефимовичем Катуковым мы встретились как хорошие старые знакомые. Обоим были памятны сражения на Курской дуге, выход к Днепру, бои на плацдармах. Он очень гордился своими танкистами и тем, что его армия получила наименование Первой гвардейской. И это наименование танкисты оправдывали: они шли действительно первыми.

— Чем порадуешь? — спросил сразу генерал Катуков, когда я прибыл на его командный пункт.

Я доложил ему о боевых возможностях корпуса, он обрадовался. Знал, что его танкистам нужна как воздух поддержка крылатых воинов. И мы хорошо поддержали наземные войска. За первые четыре дня корпус сделал 2500 самолето-вылетов.

Впрочем, не только наш корпус, но и вся 2-я воздушная армия вела напряженную боевую работу. За полмесяца наступления на врага было сброшено более 17 тысяч авиабомб и выпущено свыше 100 тысяч реактивных пушечных снарядов, проведено 578 воздушных боев, в которых уничтожено 592 вражеских самолета.

Отчаянные усилия немецко-фашистского командования удержать Львов были обречены на провал. 27 июля львовская группировка гитлеровцев перестала существовать. Наши войска вышли к реке Сан, с ходу форсировали Вислу и создали ставший легендарным Сандомирский плацдарм.

Одновременно с воинами 1-го Украинского фронта бойцы других фронтов прорвали вражескую оборону от Финского залива до Карпат. Советские воины пересекли границы Родины и стали вести бои за освобождение народов Польши, Румынии, Чехословакии, Венгрии, Югославии.

За время Львовской операции много славных подвигов совершили летчики, механики, техники. Обо всех рассказать невозможно, но нельзя не отметить хотя бы некоторых героев Львовской операции.

При подходе к цели самолет гвардии старшего лейтенанта Ивана Ермакова был подбит. Об этом летчик должен был доложить ведущему группы. Но Ермаков сам вел группу. Случилось это 16 августа над Сандомирским плацдармом. Офицер Ермаков возглавлял тогда восьмерку ИЛов, чтобы помочь нашей пехоте отбить атаку вражеских танков. Задание было трудное, обстановка сложная. Но Иван Ермаков, ровесник Красной Армии, крестьянский сын из Рязанской области, был уже опытным ведущим штурмовиком.

Весь второй год войны Ермаков летал на боевые задания на

Калининском фронте и ни разу не был сбит. Потом полк, в котором он служил, был включен в состав нашего корпуса. Ермаков, будучи первоклассным летчиком по радиосвязи, стал летать не только в составе групп на штурмовки, но и на свободную охоту, и на разведку. Это очень важное качество для штурмовика. Такого можно посылать на любое задание.

Был такой эпизод в боевой летной биографии Ермакова. 8 августа 1942 года он повел восьмерку ИЛов на штурмовку врага на железнодорожной станции Ржев. Вышли на цель, отбомбились. И тут на штурмовиков налетели 18 «мессеров». А наша группа не имела истребителей прикрытия. На ведущего враги направили главный удар. Огонь пушек и пулеметов пришелся по плоскостям и фюзеляжу. Летчик был ранен в голову и правое плечо. Стала непослушной правая рука. И все-таки он сумел организовать отпор «мессерам» и вернуться на свой аэродром.

Другой пример. В августе 1943 года, когда шли бои на Курской дуге, Ермаков в составе группы полетел на штурмовку танков в район Томаровки. Вражеские зенитки сбили ведущего «ильюшиных» на подходе к цели. В этот момент летчики услышали в шлемофонах уверенный голос лейтенанта Ермакова, возглавившего группу в критический момент. Он довел группу до цели, первым пошел в атаку. Затем, выйдя из пикирования, он собрал группу и повел ее на второй заход, потом на третий. Тогда группа штурмовиков сожгла четыре вражеских танка, взорвала склад боеприпасов, подавила огонь зенитной батареи. «Ильюшины» держали фашистов прижатыми к земле не менее 20 минут, пока, не подошла другая эскадрилья.

Ермаков был одним из лучших в корпусе и как разведчик. Правда, иногда, вылетев на разведку, он увлекался другим — штурмовкой вражеских колонн, а это разведчику по всем существующим инструкциям запрещалось. Ведь главная задача разведчика — доставить командованию сведения о противнике. К сожалению, некоторые разведчики не выполняли требований инструкций: прилетев в заданный район, осмотрев его, сфотографировав, считали возможным сбросить одну-две бомбы на врага. За это они порой дорого расплачивались. Бывали случаи, что их подбивали, и они вынуждены были покидать горящую машину над территорией, занятой врагом.

Мы знали такой грех и за Ермаковым, но у него, как правило, «попутные» штурмовки вражеских объектов проходили удачно. Так, 13 марта 1944 года он обнаружил на Винницком шоссе колонну — около 150 автомашин и 30 танков. Это была важная цель, о которой следовало немедленно сообщить командованию. Но прежде чем это сделать, лейтенант Ермаков произвел два

штурмовых захода вдоль шоссе, поджег шесть автомашин и один танк. На шоссе образовались пробки, и, чтобы ликвидировать их, врагу понадобилось немало времени. Группа штурмовиков, вылетевшая в указанный Ермаковым район, нанесла по застопорившейся на шоссе вражеской колонне сильный штурмовой удар.

Вот такой был у нас гвардии старший лейтенант Иван Иванович Ермаков, который 16 августа повел группу штурмовиков, чтобы помочь нашим пехотинцам на Сандомирском плацдарме. Вражеские зенитчики встретили «ильюшиных» ураганным огнем. Ермаков начал маневрировать, но два снаряда все же угодили в его машину. Стало трудно управлять самолетом, мотор задымил, начал сбавлять обороты, давать перебои. Перед Иваном Ермаковым встал вопрос: передать управление группой своему заместителю, выйти из боя или до конца быть ведущим?

Ермаков не вышел из строя. Он повел штурмовиков на цель и первым атаковал врага. Потом построил группу в круг и пошел на второй заход.

— Командир, горишь! — услышал он по радио тревожный возглас своего ведомого.

— Еще атака, — приказал ведущий.

Я был на своем командном пункте и слышал этот немногословный диалог. Немедленно включился в сеть и передал приказ:

— Ермаков. Я — сотый. Передайте управление двадцать первому.

— Товарищ сотый, разрешите остаться в строю. Мотор тянет. Все будет в порядке. Разрешите?

Не мог я отказать Ермакову в этой просьбе, сказал, чтобы действовал по своему усмотрению.

Группа Ермакова более 15 минут штурмовала цель. Она буквально прижала противника к земле, не давала ему возможности поднять голову. Контратака врага была сорвана. Ермаков благополучно привел группу на свой аэродром. Техники насчитали в его самолете наибольшее число пробоин.

А на другой день, 17 августа, к своему удивлению, я услышал с командного пункта, что очередную группу штурмовиков снова ведет Ермаков. Вот она гвардейская неутомимость! Мне казалось, что после вчерашнего перенапряжения физических и духовных сил, когда этот человек горел, встретился со смертью и победил ее, — после этого он должен был хоть несколько дней передохнуть. Нет. Утром он опять сел в кабину боевого самолета и вновь повел группу штурмовать врага.

Как и накануне, полет выдался тяжелый. Группа атаковала

вражеские танки возле населенного пункта Стопницы. В районе цели противник вел сильный зенитный огонь. Несмотря на это, наши летчики сделали три захода, подожгли пять вражеских танков и сорвали еще одну контратаку гитлеровцев.

Мне казалось, что во время войны командиры наземных войск не были особенно щедрыми на похвалы в адрес летчиков. Как правило, они вспоминали об авиации, когда сильно «припекало». Вполне возможно, это объясняется тем, что в горячке боев командирам некогда было думать о благодарностях авиаторам. Но вот вечером 17 августа от командующего 5-й гвардейской армией мы получили по телеграфу благодарность. В телеграмме сообщалось, что в критические часы боя при отражении контратак крупных сил врага большую помощь наземным войскам оказали летчики-штурмовики. Эту благодарность мы адресовали лучшим воинам. В числе героев боев тех дней был гвардеец И. И. Ермаков, бесстрашный летчик, коммунист.

В период проведения Львовской операции и в ходе боев за Сандомирский плацдарм многие летчики-штурмовики корпуса проявили мужество и героизм и удостоились высоких правительственных наград. В числе награжденных был и гвардии капитан Георгий Тимофеевич Береговой.

Более 100 боевых вылетов совершил на своем ИЛ-2 капитан Береговой. Он бомбил и штурмовал вражеские танки, автомашины, артиллерийские батареи, переправы через реки, железнодорожные эшелоны, был участником нашего «звездного» налета на львовский аэродром.

Капитан Береговой водил свои группы на цель расчетливо, направление выхода выбирал, как правило, такое, где у врага меньше всего находилось зениток. Над целью его группа появлялась на бреющем полете, затем следовала небольшая горка и удар с пологого пикирования.

Было и так. 28 июля 1943 года во время боев на Курской дуге группа «ильюшиных» во главе с капитаном Береговым штурмовала передний край противника. Неожиданно появились две группы вражеских истребителей. Одна завязала бой с нашими истребителями прикрытия, а другая напала на ИЛы. Фашисты атаковали штурмовиков с задней полусферы, снизу. Береговой быстро перестроил свою группу из правого пеленга в оборонительный круг, и воздушные стрелки встретили гитлеровцев пулеметным огнем.

Береговой постепенно оттянул свою группу к переднему краю наших войск. Два «мессера» набросились на его машину. Пулеметная очередь прошила плоскость, самолет задымил. В этот

момент один из «мессеров» проскочил вперед самолета Берегового и на какое-то мгновение подставил себя под удар. Наш летчик не упустил этого, быстро довернул самолет, сделал горку и ударил из пушки. Вражеский истребитель задымил и вышел из боя.

После этого две пары «мессершмиттов» атаковали ведущего штурмовиков. Загорелся мотор. Береговой приказал своему заместителю вести группу на аэродром, а сам на высоте 300 метров выбросился с парашютом из объятой пламенем кабины.

Это только один из многочисленных боевых эпизодов Георгия Берегового. С мая 1942 года и до последнего дня войны летал он на боевые задания. Три раза горел, три раза был сбит, но всегда возвращался в полк. Береговой совершил 186 боевых вылетов. В декабре 1944 года мы поздравили его с высоким званием Героя Советского Союза.

Спустя 20 лет после войны я встретился с полковником Береговым, заслуженным летчиком-испытателем. Откровенно говоря, перед встречей с Георгием Тимофеевичем я предполагал, что боевой однополчанин, освоивший после войны профессию летчика-испытателя сверхзвуковых самолетов, человек, которому перевалило за сорок, должен быть довольным своей жизнью и своим местом в ней. Думалось, что он хочет повспоминать фронтовые были, друзей, а он сразу удивил меня просьбой взять его в группу летчиков-космонавтов. Это, признаться, меня удивило.

— Хорошо ли подумал Георгий? Ведь тебе, если память не изменяет, за сорок?

— Сорок четыре, Николай Петрович. Но у меня здоровье летчика-испытателя, на которое не жалуюсь ни я, ни медики. Пройду любую комиссию. Поверьте мне, не подведу.

Глаза его блеснули прежним, как когда-то на фронте, огневым задором. Он настойчиво и убежденно доказывал, что именно летчик-испытатель ближе всего стоит к космическим полетам и что по мере усложнения заданий на полеты в космос уровень специальной подготовки летчиков-космонавтов должен возрастать. Пришлось пообещать Береговому, что его кандидатура будет рассмотрена на заседании комиссии по отбору кандидатов в группу космонавтов.

Так начался новый «вираж», по меткому выражению летчиков, в жизни Г. Т. Берегового. А 26 октября 1968 года в кабине космического корабля «Союз-3» он стартовал в космический полет, успешно выполнил сложные задания по сближению с беспилотным кораблем «Союз-2» с использованием системы ручного управления, провел маневрирование в космосе и другие

эксперименты и 30 октября благополучно приземлился в заданном районе.

Весь советский народ, все прогрессивные люди планеты Земля сердечно приветствовали эту победу в космосе, отдавая должное мужеству и опыту 47-летнего летчика-космонавта СССР, дважды Героя Советского Союза, генерала Г. Т. Берегового. Теперь он щедро делится своим опытом и знаниями с молодыми космонавтами, готовит их к грядущим рейсам в космос и сам думает о повторных полетах.

Рассказывая о боевых делах Георгия Тимофеевича Берегового, я не могу не гордиться тем, что он — воспитанник штурмового авиационного корпуса, которым во время войны мне довелось командовать.

Как правило, наши штурмовики летали на боевые задания группами и наносили врагу мощные удары. Но у нас появился и скоро прочно вошел в практику и такой вид боевых действий, как полеты одиночных экипажей на «свободную охоту». На эти задания мы посылали наиболее подготовленных летчиков, умеющих отлично водить машину, прекрасно ориентироваться, крещенных огнем, прошедших многие испытания.

Одним из неутомимых «охотников» был в 92-м гвардейском полку гвардии старший лейтенант Евгений Ефимович Михайленко. В полк прибыл он рядовым летчиком и прошел с ним боевой путь от Великих Лук до Вислы, став командиром эскадрильи. Но сначала мне хочется привести примеры боевого мастерства Михайленко в качестве ведущего штурмовиков. 80 боевых вылетов совершил он на штурмовку врага ведущим групп.

Помню, 7 января 1944 года погода была нелетная: туман накрепко повис над аэродромом, взлетная полоса раскисла. А лететь надо было во что бы то ни стало. Об этом нас просил командующий наземной армией. Враг предпринял сильную контратаку возле Якубовских хуторов, смял наши боевые порядки и мог вырваться на оперативный простор. Залатать брешь было нечем. Все надежды командующий возложил на авиацию.

Кого послать? Кто взлетит с раскисшего аэродрома? Кто проведет сквозь туман эскадрилью в заданный район и найдет там вражеские танки? Запросил командира гвардейского полка гвардии подполковника Б. И. Ковшикова. Тот ответил не задумываясь:

— Эскадрилью может вести Михайленко.

— А другие комэски?

— Они тоже справятся, но Михайленко наверняка, ему не раз приходилось летать в такую погоду.

— Сколько самолетов готово к вылету?

— Семь.

— Выпускайте. Как можно скорее. Жду доклада о вылете.

Семерка ИЛов вскоре пошла на взлет и скрылась из виду в сером тумане. Группа появилась над вражескими танками и автомашинами с автоматчиками неожиданно. Несколько танков запылали на дороге возле Якубовских хуторов, не менее десяти автомашин с автоматчиками расстреляли штурмовики своими пушками. Так, несмотря на плохую погоду, группа Михайленко блестяще выполнила задание.

Хорошо запомнился также вылет восьмерки «ильюшиных» 19 апреля 1944 года. Ведущим был также гвардии старший лейтенант Евгений Михайленко. Цель — железнодорожная станция Золочев, где, по сведениям разведки, стояли вражеские эшелоны.

Михайленко вывел штурмовиков на цель со стороны солнца. На станционных путях тогда находилось четыре воинских эшелона. Сначала «ильюшины» сбросили бомбы на паровозы. Раздались взрывы, вспыхнули очаги пожаров. Развернувшись, группа сделала второй удар по эшелонам. И снова на путях взметнулись взрывы. Несколько бомб легло в пакгаузы, где находились боеприпасы.

Можно привести немало примеров о мужестве и мастерстве Е. Е. Михайленко как «свободного охотника». Он любил летать в одиночку на «свободную охоту». 12 таких полетов совершил он и 14 полетов на разведку, а это по существу тоже «свободная охота».

— Понимаете, товарищ генерал, — говорил мне Михайленко во время праздничного первомайского вечера, — на «охоте» больше простора. И ведь называется она — свободная. Свободная, — повторил он это слово.

1 мая рано утром, в 4 часа 50 минут, было еще темно, когда Евгений Михайленко вылетел на «свободную охоту». Он летел над линией железной дороги и на станции Журавно настиг эшелон. В предутреннем полумраке сделал четыре захода, сбросив на эшелон все бомбы, израсходовав все реактивные снаряды, и вел огонь из пушки. Когда уходил от станции, воздушный стрелок насчитал 12 очагов пожара.

Мы очень любили этого храбреца. И тем тяжелее для нас была горечь утраты. Свой последний боевой вылет Евгений Михайленко совершил 18 июля 1944 года. Он погиб, выполняя задание. На его могиле однополчане сделали такую надпись:

«Герой Советского Союза Михайленко Евгений Ефимович. 1921—1944 годы. Русский. Коммунист. Погиб

смертью героя в боях с фашистами».

Львовская операция закончилась форсированием Вислы и захватом оперативного плацдарма в районе Сандомира. В конце лета плацдарм имел значительные размеры — 60 километров по фронту и 30—40 километров в глубину. Мы всемерно помогали наземным войскам отбивать контратаки врага за Вислой, укреплять и расширять этот очень важный в оперативно-стратегическом отношении плацдарм.

Особенно сильно и яростно контратаковали гитлеровцы наших воинов 26 августа. Они бросили в бой много танков, бронетранспортеров с автоматчиками. В воздухе непрерывно висели «юнкерсы» и «мессершмитты». Врагу удалось вклиниться в расположение советских войск на 10 километров. Два дня ушло на то, чтобы ликвидировать этот клин, вбитый фашистами в наши боевые порядки. На поле боя осталось около 30 вражеских танков, столько же бронетранспортеров и более сотни автомашин.

Героями этого сражения были наши танкисты и летчики. Славно поработали в эти дни наши гвардейские полки, особенно полк подполковника В. Н. Корякова. Сотни боевых вылетов совершили наши летчики за Вислу. И пехота благодарила своих крылатых боевых друзей.

Успешно завершив Львовско-Сандомирскую операцию, войска 1-го Украинского фронта по указанию Ставки перешли к обороне с 29 августа 1944 года. В итоге этой операции войска фронта разгромили 32 вражеские дивизии.

Наши войска действовали в обстановке полного господства в воздухе советской авиации, которая активно поддерживала стрелковые и танковые соединения. В ходе операции 2-я и 8-я воздушные армии произвели 48 100 боевых вылетов.

Разгромив врага между Полесьем и Карпатами, войска 1-го Украинского фронта форсировали такие крупные реки, как Западный Буг, Сан и Висла. Львовско-Сандомирская операция явилась одной из крупнейших наступательных операций 1944 года.

Командование высоко оценило успех 5-го ШАК в этой операции: корпус наградили орденом Богдана Хмельницкого. Сердечно поздравили мы с боевыми наградами всех трех командиров дивизий — Клабукова, Сапрыкина и Семененко. В корпусе стало 10 Героев Советского Союза. Десятки боевых летчиков, труженики аэродромов и нашего тыла были награждены орденами и медалями. Я был удостоен ордена Кутузова, а начальник штаба полковник Г. И. Яроцкий — второго ордена Красного Знамени.

В первый день наступившей осени я получил новый приказ Ставки: корпусу перейти в подчинение 5-й воздушной армии, которой командовал генерал Сергей Кондратьевич Горюнов. Это значило, что мы переходили с 1-го Украинского фронта на 2-й Украинский.

НАД ЗЕМЛЕЙ ЗАДУНАЙСКОЙ

В Северной Трансильвании. — Курс на Будапешт. — Мастера штурмовых ударов делятся боевым опытом на страницах газеты «Советский пилот». — Сидеть в тылу или быть на передовой? — Маршал Малиновский ставит задачи. — Герои не умирают. — Слово о сыне. — Ордена на знамени корпуса.

Осенью 1944 года на венском шоссе, идущем из Будапешта, царило необычное оживление: вереницы машин тянулись бесконечной лентой из столицы Венгрии. Их хозяева спешили умчаться как можно скорее к австро-венгерской границе, потому что канонада боя неудержимо приближалась к Будапешту, городу, который гитлеровцы поклялись удержать любой ценой, назвав его южными воротами империи.

Беспокойство в стане врага усилилось, когда войска 3-го Украинского фронта под командованием Маршала Советского Союза Ф. И. Толбухина форсировали Дунай южнее Будапешта и устремились к Буде. Советские полки заняли Эстергом, вышли к Балатону. А севернее Будапешта огромной подковой нависли войска 2-го Украинского фронта, которым командовал Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский. После упорных боев две грандиозные подковы сомкнулись в одно огромнейшее кольцо окружения вокруг Будапешта.

В те дни наши наземные войска вели напряженные бои. Непрерывные марши и встречные сражения с вражескими контратакующими подвижными группами и засадами занимали едва ли не все 24 часа в сутки. И эта напряженность продолжалась уже не первый месяц, точнее, с Ясско-Кишиневской операции, когда войска 2-го и 3-го Украинских фронтов 20 августа начали мощное наступление. Разгромив 18 вражеских дивизий, попавших в кольцо окружения под Яссами, советские воины устремились победным боевым маршем в Румынию, Югославию, Венгрию.

Наступление войск 2-го Украинского фронта с воздуха обеспечивала авиация 5-й воздушной армии, которой командовал генерал-полковник авиации С. К. Горюнов. Наш корпус вошел в состав этой армии, и в ходе боев я хорошо узнал ее командующего.

Две реки — Волга и Днепр вошли в биографию Сергея Кондратьевича Горюнова. В селе Ушаковка, в Ульяновской области, прошло его детство. Когда подрос, отец, всю жизнь гнувший спину на помещика, продал последнюю корову и отдал

сына учиться в церковноприходскую школу.

Октябрь дал землю бывшему батраку, вывел на широкую дорогу новой жизни. Но свободу надо было защищать в боях, и крестьянский сын Сергей Горюнов в составе первого Казанского социалистического полка встал на защиту Родины. В боях с колчаковцами был ранен. В 1920 году вступил в партию. Коммунисты послали Сергея Горюнова учиться авиационному делу, и он стал летчиком.

С тех пор вся жизнь Сергея Кондратьевича связана с авиацией. Куда ни бросала его военная судьба, везде он вносил свою лепту в укрепление боевой мощи воздушного флота.

Горюнов летал более чем на 30 типах самолетов, совершил до 8 тысяч полетов и провел в воздухе 3 тысячи часов.

В годы Великой Отечественной войны генерал Горюнов был крупным авиационным начальником. Под его командованием летчики громили врага на Кавказе, Кубани, Украине.

Сергей Кондратьевич Горюнов заботливо растил летные кадры. Многие авиачасти, входившие в 5-ю воздушную армию, ратным трудом заслужили славные боевые отличия, стали гвардейскими. Родина высоко оценила боевые заслуги Сергея Кондратьевича Горюнова: ему было присвоено звание Героя Советского Союза, он награжден 18 орденами и медалями.

Генерал Горюнов был очень доволен тем, что наш штурмовой авиационный корпус вошел в состав 5-й воздушной армии. Он не раз говорил мне как командиру корпуса, что оказывает штурмовикам особую честь, ставя перед ними ответственные и трудные задачи, нацеливая их на наиболее тяжелые участки фронта. И действительно, 5-й штурмовой корпус активно участвовал во всех операциях фронта на самых труднейших направлениях.

Боевая деятельность корпуса началась сразу же, как только наши полки перебазировались в Северную Трансильванию. Командующий 27-й армией генерал С. Г. Трофименко, войска которой мы поддерживали в наступлении, неоднократно благодарил штурмовиков. И было за что! Летать надо было в гористой местности, а это требовало от летчиков высокой техники пилотирования, повышенного внимания, умелой ориентировки. Наши летчики и с этими задачами справились успешно.

Смелым маневром советские войска освободили город Клуж. В приказе Верховного главнокомандующего наш корпус был отмечен как отличившийся в этой операции. Это было в середине октября, когда аэродромы в результате ненастной погоды размокли и производить полеты с них было чрезвычайно трудно.

Каждый раз наши летчики рисковали скапотировать при взлете или при посадке.

В начале октября 1944 года в оперативное подчинение нашего корпуса был передан румынский авиакорпус под командованием генерала Ионеску. Между советскими и румынскими летчиками зародилась боевая дружба. Первый раз мы встретились с генералом Ионеску 5 октября в Фэгэраше. Румынский корпус представлял довольно солидную силу, в нем было около 170 самолетов, в большинстве немецких — «мессершмитты», «юнкерсы» и «савоя-19». Румынские летчики показали себя хорошими воздушными бойцами и внесли свой вклад в общее дело разгрома врага.

В конце октября мы уже были на дебреценском аэродроме и оказывали помощь войскам нашей 27-й армии и конно-механизированной группе генерала И. А. Плиева, наступавшим в глубь Венгрии.

За участие в освобождении Трансильвании все три входившие в наш корпус дивизии были отмечены в приказе Верховного главнокомандующего.

Кончились горные районы Трансильвании. В ноябре мы спустились в венгерские равнины и вновь столкнулись с бездорожьем и раскисшими аэродромами. Начались бои за Тиссой, сначала на дальних, а потом и на ближних подступах к Будапешту. Каждый день корпус делал по 150—200 самолето-вылетов.

27-ю годовщину Октября наши летчики праздновали в кабинах боевых самолетов: 7 и 8 ноября они сделали более 500 самолето-вылетов, оказывая помощь наземным войскам, форсировавшим Тиссу между городами Сольнок и Польгар. А потом началось наступление на Хатван, чтобы отрезать группировку врага в Будапеште.

Число боевых вылетов с каждым днем возрастало: летчики корпуса стали ежедневно совершать по 350 самолето-вылетов и больше. В то же время усилилось сопротивление врага. Истребители противника стали проявлять большую активность. Тяжелым выдался для нас день 16 ноября, когда мы потеряли семь самолетов, но и наши летчики в тот день сбили в воздушных боях 12 вражеских машин.

Признанием заслуг личного состава явилось награждение корпуса орденом Красного Знамени.

Активно участвуя в боевых действиях, летчики нашего корпуса не забывали также об учебе. Ветераны учили молодых, передавали им свой опыт. Малейшие перерывы в летной работе полков использовались для изучения и обобщения боевого опыта.

Темы занятий были самые разные. Летчики, например, изучали такие: построения групп штурмовиков во время боевых вылетов; перестроения при полете к цели; приемы обороны ИЛов при нападениях истребителей противника над полем боя, во время атаки цели и при выходе из атаки.

Боевой опыт штурмовиков корпуса освещался на страницах газеты 5-й воздушной армии «Советский пилот». Летчики считали эту газету своим помощником в обобщении и изучении боевого опыта. Особо поучительные материалы в ней помещались под рубриками: «Из боевого опыта», «Летчику о метеорологии», «Школа гвардейца», «Герои наших частей». Авторами статей в «Советском пилоте» нередко выступали лучшие летчики нашего корпуса, мастера вождения групп и штурмовых ударов Герои Советского Союза Георгий Красота, Михаил Одинцов, Аркадий Логинов, Иван Якурнов, Николай Павленко и другие. С интересом читали авиаторы корпуса корреспонденции и очерки работников газеты Дмитрия Лобанова, Ивана Карабутенко, Александра Ключника, Андрея Любимцева.

Необходимость учебы диктовалась тем, что тактика действий штурмовиков должна была непрерывно совершенствоваться. Так, до определенного времени считалось, что группа штурмовиков над целью должна действовать в боевом порядке «круг». Практика показала, что в этом случае штурмовики не в полной мере используют свои возможности, они действуют лишь по ограниченному количеству целей. В ходе боевых действий выработался новый боевой порядок — «маневренный круг». В этом порядке ИЛы сохраняли общее направление полета, проявляя самостоятельность в поиске и атаки цели. Естественно, что круг при этом увеличивался за счет большого интервала между самолетами. В итоге под воздействие штурмовиков попадало не две-три цели, а значительно больше, на площади в 3—4 квадратных километра. В случае же появления вражеских истребителей штурмовики за несколько секунд успевали принять боевой порядок обычного круга.

В бою управление штурмовиками осуществлялось гибко и оперативно, в интересах наступающих наземных войск. На командные пункты дивизий и корпусов мы направляли авиационных представителей со средствами связи. Они имели возможность быстро вызывать на поле боя нужное количество штурмовиков, нацеливать их на объекты атаки, корректировать их работу.

Мы добились такого положения, что группа штурмовиков в заданном районе обрабатывала цель в течение 15 и даже 20 минут, совершая до 10 атак. А когда эта группа завершала работу,

на смену ей приходила другая, потом третья. Фашистские войска непрерывно в течение часа и даже двух оказывались под огнем штурмовиков. Нетрудно понять, насколько легче нашим пехотинцам становилось атаковать вражеские позиции после обработки их с воздуха.

Хорошо запомнились боевые действия в ноябре и декабре 1944 года. Войска 3-го и 2-го Украинских фронтов вели упорные бои. Стояла хмурая погода, висела низкая облачность. На дорогах — непролазная грязь. Аэродромы превратились в болота. И все же полки штурмового корпуса работали. Личный состав проявлял инициативу и находчивость, показывал образцы самоотверженного труда при устройстве взлетных полос, и экипажи поднимались и шли на боевые задания.

В канун боев непосредственно за Будапешт по решению командования корпуса почти все наши полки перебазировались ближе к фронту и находились всего лишь в 10—12 километрах от передовой линии. Учитывая возросшую активность авиации противника и слабое прикрытие наших аэродромов средствами зенитной артиллерии, надо признать, что базирование полков на таком близком расстоянии от линии фронта было очень рискованным, но другого выхода у нас не имелось. Если бы мы не сделали этого, то отстали бы от наземных войск на 100—160 километров и не смогли бы принять участия в сражениях за Будапешт.

Утром 20 декабря началось наступление войск 2-го и 3-го Украинских фронтов на Будапешт. Мой пункт наведения находился непосредственно на командном пункте командующего фронтом маршала Р. Я. Малиновского. КП был устроен в доме, с крыши которого мы отлично видели поле боя.

К стереотрубам приникли представитель Ставки маршал С. К. Тимошенко, командующий фронтом маршал Р. Я. Малиновский, маршал авиации Г. А. Ворожейкин, командующий 7-й гвардейской армией генерал-полковник М. С. Шумилов.

Артподготовка была очень мощной и длилась 45 минут. Потом начала работу авиация. Летчики совершили более 1000 самолето-вылетов.

В результате артиллерийской и авиационной подготовки войска сравнительно легко продвинулись на 8 километров в глубину, после чего в прорыв вошли танкисты и кавалерия.

Операция развивалась успешно, но Будапешт взять сразу не удалось, потому что войска 3-го Украинского фронта в районе озера Веленце были несколько потеснены и не смогли выйти в тыл врагу.

Шли дожди, висели туманы и дымка, температура колебалась около нуля. И все-таки не метеоусловия в воздухе, а состояние аэродромов в основном определяло активность боевых действий штурмовиков. Наши летчики летали и успешно выполняли задания в любых метеоусловиях; аэродромы раскисли, и наша задача состояла в том, чтобы обеспечить самолетам взлет и посадку. Поэтому аэродромам мы уделяли очень много внимания.

Каждый истребительный полк разместился отдельно от штурмовиков. Это гарантировало лучшую сохранность летных полей и боеготовность истребителей. На каждом аэродроме были созданы бригады для ремонта взлетных полос и команды помощи экипажам при выруливании и уборке застрявших в грунте машин. Такие меры оказались весьма необходимыми. Благодаря этому авиаторы нашего корпуса выполняли основную роль в авиационном обеспечении войск фронта. А некоторые другие корпуса отстали от наступавших наземных войск на 100—160 километров и, естественно, не могли оказать наступающим войскам действенной поддержки с воздуха.

Немало дней провел я на командном пункте 27-го стрелкового корпуса генерал-майора Е. С. Алехина в пункте Надьороси. Стало известно, что противник подтянул в район Сакалош свежую танковую дивизию. Вскоре он контратаковал наши войска. Обстановка получилась сложной. Командир стрелкового корпуса попросил срочно поддержать его пехоту ударами по вражеским танкам с воздуха. С командного пункта генерала Алехина я передал приказание на боевой вылет групп штурмовиков, указал цели. Наши эскадрильи ИЛов появились над целями вовремя. Их атаки были очень эффективными. Контратаку танковой дивизии гитлеровцев мы сорвали.

Под Новый год ударили морозы, хотя и небольшие, в среднем около 10 градусов. Эти морозы решили нашу аэродромную проблему: грунт затвердел, пути подвоза и дороги стали более удобными для транспорта. Горючее и боеприпасы в боевые части пошли сплошным потоком.

С установившейся зимней погодой и дела фронтовые пошли успешнее. Войска 3-го Украинского фронта прорвали оборону врага между озерами Балатон и Веленце, заняли город Секешфехервар — древнюю столицу Венгрии. Войска нашего фронта сломили сопротивление врага в районе Сакалош, вышли на реку Грон и на Дунай севернее Эстергома. Окружение будапештской группировки врага завершилось. Были образованы внутренний и внешний фронты окружения. В «котел» попала группировка вражеских войск, насчитывавшая свыше 180 тысяч человек.

В этой операции летчики 5-го штурмового корпуса произвели 1600 боевых вылетов и хорошо помогли нашим пехотинцам и танкистам. Командующий 7-й гвардейской армией генерал М. С. Шумилов и 6-й гвардейской танковой армией генерал А. Г. Кравченко неоднократно благодарили наших авиаторов за хорошую поддержку с воздуха наступающих войск.

В канун Нового года подвели итоги годовой работы 5-го штурмового корпуса. Вот они, цифры нашего труда, нашего вклада в общее дело победы над врагом. За 1944 год совершено 49 тысяч самолето-вылетов. Средняя бомбовая нагрузка на один вылет составила 340 килограммов. Уничтожено огромное количество вражеской техники и живой силы, оказана помощь наземным войскам бомбовыми ударами, пулеметно-пушечным огнем, залпами ракетного оружия. Не менее важной для нашей пехоты была и моральная поддержка.

В начале 1945 года летчики корпуса продолжали накосить удары по окруженным войскам противника в районе Будапешта. При подходе к городу враг расставил большое количество зенитных пулеметов и пушек, пробиваться сквозь многослойный зенитный огонь было крайне опасно. Однако наши штурмовики смело входили в зону зенитного огня и работали над целями точно по заданию. Ежедневно корпус делал по 200—300 самолето-вылетов. Каждый самолет совершал по 3—4 вылета в день.

В первые дни января 1945 года обстановка резко обострилась. Враг нанес контрудар по войскам 3-го Украинского фронта, снова овладел Секешфехерваром и вышел к Дунаю. Создалась опасная ситуация. Летчики должны были активно помогать нашим войскам ликвидировать вражеский прорыв. К сожалению, многие авиационные полки 17-й воздушной армии, которая входила в состав 3-го Украинского фронта, и нашей 5-й воздушной армии находились далеко и не могли достать до участка прорыва. Полки нашего корпуса оказались ближе всех к фронту, и им опять пришлось здорово поработать.

3 января штурмовики и истребители весь день летали в район западнее Эстергома, где находились вражеские танки и мотопехота. Сделали около 300 боевых вылетов. Напряженной боевой работой были насыщены и последующие дни.

Комарно, озеро Балатон, озеро Веленце, Секешфехервар, Будапешт — таков далеко не полный перечень районов действий штурмовых групп нашего корпуса во время будапештской битвы. Авиаторы корпуса работали на тех направлениях, где складывалась наиболее критическая обстановка, где решалась главная задача. Особенно много было совершено боевых вылетов

на окруженную группировку врага. Об этих ударах и о героях тех дней хочется рассказать подробнее.

Каждый день водили свои эскадрильи наши славные капитаны Григорий Прощаев, Николай Павленко, Георгий Береговой, Петр Шмиголь, Тимофей Лядский, Иван Могильчак…

Иван Могильчак! Тот самый, всегда веселый и жизнерадостный, запевала и аккордеонист Иван Могильчак, не знавший страха в бою, герой днепровской эпопеи, воспитавший мастеров штурмового удара — Алексея Красилова, Василия Захарченко, Анатолия Казакова, Сергея Бесчастного. Иван Могильчак первый в полку освоил боевые полеты штурмовиков в горах.

Крестьянский сын из-под Винницы, ровесник Октября, Иван Лазаревич Могильчак перед войной окончил школу летчиков Гражданского воздушного флота и получил хорошую практику полетов над просторами Сибири, над таежными массивами. Вот почему он был в полку мастером штурманской подготовки, умел прекрасно ориентироваться в полетах.

140 боевых вылетов сделал на фронте капитан Иван Могильчак. 25 раз его грозный штурмовик появлялся над окруженным врагом в районе Будапешта. Последний, 26-й вылет оказался роковым: Герой Советского Союза Иван Лазаревич Могильчак погиб, выполняя боевое задание. Образ его навечно остался в наших сердцах.

В боях под Будапештом отличился и капитан Николай Павленко, боевой летчик, меченный пулями и осколками зенитных снарядов, коммунист, верный сын Украины. Счет боевым вылетам он начал в конце 1941 года на самолете Р-5. Летал на штурмовку и разведку целей днем и ночью. Во время 28-го боевого вылета вражеский зенитный снаряд разорвался в кабине самолета. Павленко был тяжело ранен в голову и ногу и полгода был в госпитале.

Вернулся в полк Николай Павленко в августе 1942 года и сел в кабину нового для него самолета ИЛ-2. Но летать на боевые задания ему пришлось всего лишь месяц: от взрыва вражеского зенитного снаряда он второй раз был тяжело ранен в голову. Теряя сознание, Николай довел самолет до линии фронта и перевалился через борт машины. Снова — госпиталь на много месяцев. Возвратился в родной полк уже на Курской дуге. Третье ранение оказалось легким — в правую руку. Вести машину на свой аэродром пришлось одной рукой — левой.

Трижды раненный летчик-коммунист Николай Никитович Павленко не боялся вражеского зенитного огня, смело водил эскадрилью в самое пекло. Не боялся он и вражеских

истребителей. Когда на Сандомирском плацдарме за Вислой он сделал шестой заход по фашистским контратакующим танкам и его группа восемь танков зажгла на поле боя, на штурмовиков напали «мессеры». 15 минут длился воздушный бой. Капитан Павленко сбил одного «мессера» и без потерь привел свою группу на аэродром.

2 января 1945 года. Павленко вел свою эскадрилью в район Будапешта. С высоты 600 метров «ильюшины» начали прицельную штурмовку. Вражеские зенитки вели яростный огонь, а штурмовики бесстрашно продолжали свою работу. Они взорвали два склада, подавили три огневые точки, зажгли несколько автомашин.

На другой день эскадрилья во главе с капитаном Павленко опять штурмовала окруженные войска в районе Будапешта. На обратном пути около населенного пункта Шютте на штурмовиков напали «фокке-вульфы». Их было восемь, наших штурмовиков — шесть. С командного пункта мне была видна картина этого неравного боя. Павленко быстро перестроил свою группу в оборонительный круг, дав возможность стрелкам вести пулеметный огонь. Трижды набрасывались вражеские истребители на штурмовиков, но каждый раз, встретив пулеметный огонь, отворачивали в сторону. Четвертая атака кончилась тем, что один из «фоккеров» задымил и упал возле населенного пункта Шютте. Павленко перестроил группу и увел штурмовиков на свой аэродром.

На земле шли ожесточенные бои. Стремясь выйти из окружения, враг предпринимал яростные контратаки из Буды. Создалась угроза прорыва. Командующий наземной армией попросил меня оказать немедленную помощь с воздуха.

В те минуты в воздухе находилась группа Героя Советского Союза капитана Георгия Берегового. Я немедленно связался по радио с ведущим и перенацелил группу на северную окраину Буды, где находились вражеские танки и мотопехота.

— Вас понял. Выполняю, — услышал я ответ капитана Берегового, а через минуту увидел, как его группа, изменив курс, пошла за Дунай, к мосту Эржебет и далее к северной окраине Буды.

Береговой вскоре доложил, что он обнаружил вражеские танки и бронетранспортеры с автоматчиками. За мостом Эржебет раздались взрывы.

Над командным пунктом в это время появилась эскадрилья Героя Советского Союза гвардии капитана Сергея Рябова, закаленного воздушного бойца. Восемь раз враг подбивал его самолет зенитным огнем над целями, но каждый раз Рябов

выполнял боевую задачу и на поврежденной машине возвращался на свой аэродром. 23 раза Сергей Рябов вылетал на «свободную охоту», сделал 18 вылетов на разведку, а всего совершил более 150 боевых вылетов. Я связался с Рябовым по радио и перенацелил его группу, дал задание нанести удар по вражеским танкам, пытавшимся прорваться из окруженной Буды. Рябов ответил:

— Вас понял. Иду на новую цель.

С командного пункта общевойскового командира мне доложили, что штурмовики действовали отлично, они прижали к земле фашистов. Командующий попросил продлить обработку цели.

По другой рации я запросил штаб. Ответил полковник Г. И. Яроцкий. Передал ему задание немедленно подготовить к повторному вылету группы Берегового и Рябова на северную окраину Буды. Начальник штаба доложил, что к вылету готова группа майора Кузина. И эта группа успешно штурмовала вражеские танки.

Трудным был этот день для наших пехотинцев, в ожесточенных боях удерживавших свой участок севернее Буды. Помогая им в борьбе, три наши группы штурмовиков сделали по три вылета. Каждая группа висела над контратакующими фашистами не менее 20 минут. А в общей сложности три часа наши краснозвездные ИЛы не давали врагу подняться в атаку. В тот день враг из кольца окружения не вырвался.

Может показаться, что подобный случай является исключительным, нетипичным для работы полков корпуса. Вспоминая прошлые бои под Будапештом, я должен сказать следующее: именно тем и была характерна боевая обстановка, что она непрерывно менялась, что приходилось гибко и быстро реагировать на эти изменения и держать эскадрильи в постоянной готовности к бою.

Ликвидация окруженной группировки врага в Будапеште была закончена в середине февраля. Москва в честь этой выдающейся победы салютовала нашим войскам из 324 орудий, так же как в честь освобождения Киева. В приказе Верховного главнокомандующего в числе отличившихся отмечались и части нашего корпуса.

За боевую работу корпус был награжден орденом Кутузова и стал именоваться «5-й штурмовой авиационный Винницкий Краснознаменный орденов Кутузова и Богдана Хмельницкого корпус».

В те дни мы жили боевыми делами фронта, и тем отраднее было услышать радостную весть об успехах своих близких,

родных. Именно таким семейным торжеством для меня и для моей жены Марии Михайловны явилось известие о том, что наш сын Аркадий получил боевую награду — орден Красной Звезды. Его, крылатого орленка, поздравляли все, кто находился в то время в штабе корпуса, а особенно боевые друзья — летчики и техники эскадрильи связи, в которой Аркадий был на штатной должности летчика.

Вечером я как-то по-новому осмыслил то, чего достиг мой пятнадцатилетний сын. В авиацию его тянуло давно. Еще в Средней Азии в первый год войны он целыми днями пропадал в ангарах. Тогда мне это казалось вполне закономерным: какой подросток пройдет равнодушно мимо настоящих самолетов? На Калининском фронте, прилетев в штаб дивизии вместе с матерью, Аркадий дневал и ночевал на аэродроме и добился зачисления на должность моториста. Я думал: пусть трудится, ведь тысячи его сверстников работают в тылу, на авиазаводах, готовят для фронта боевую технику. Моя жена, прибыв в дивизию, с первого дня тоже включилась в работу — стала делопроизводителем в штабе. Все это правильно, каждый советский патриот считал своим долгом честно служить Родине.

Но мне вскоре доложили, что Аркадий, летая на ПО-2 пассажиром, стал учиться управлять самолетом. Скоро он уже хорошо читал карту и вел ориентировку в полете. Это уже выходило за рамки обычного. Расспросил техников, как работал Аркадий на аэродроме, не зазнавался ли. Работой его все были довольны. Он вместе со всеми заделывал пробоины, чистил детали, устранял повреждения, заменял блоки. Работал в жару и в холод, в дождь и в слякоть.

На самолете связи ПО-2 Аркадий стал летать в роли бортмеханика и штурмана-наблюдателя. Летчики ввели его в строй: сначала разрешали рулить на земле, потом вести машину в горизонтальном полете, совершать простейшие эволюции. Постепенно он стал осуществлять взлеты и посадки, делать сложные фигуры пилотажа.

И вот четырнадцатилетний паренек стал летчиком — вылетел самостоятельно. Радости Аркадия не было границ! В эскадрилье его прозвали летунком. Он стал самостоятельно выполнять задания по связи. Из штаба корпуса летал в штабы дивизий, на командные пункты авиаполков, выполнял самые различные задания.

Был в его летной практике такой случай. Едва перетянув линию фронта, приземлился подбитый в бою ИЛ. Самолет горел. Недалеко пролетал на своем ПО-2 Аркадий. Не раздумывая, он развернулся, сел рядом со штурмовиком, помог выбраться из

кабины раненому летчику Бердникову, снял с подбитого самолета, выполнившего задание на разведку, фотоаппарат, доставил на наш аэродром раненого летчика, а фотопленки сдал командиру дивизии генералу Байдукову.

Однажды Аркадию пришлось выдержать поединок с «мессером». Аркадий едва успел уйти от атаки вражеского истребителя, затем он снизился на предельно малую высоту и сумел обмануть фашиста на крутых виражах.

Летал Аркадий много, по-юношески азартно, с увлечением. К службе относился честно, дисциплину строго соблюдал и в мечтах видел себя, конечно, летчиком настоящего боевого самолета ИЛ-2. Он изучил эту машину, «облетал» ее на земле и не раз высказывал командирам полков вслух свою мечту.

До последнего дня войны летчик Аркадий Каманин выполнял боевые задания. Войну он закончил кавалером двух орденов Красной Звезды и Красного Знамени. К великому нашему несчастью, в первые же послевоенные годы он тяжело заболел, и смерть вырвала его из жизни. В нашей памяти он навсегда остался неуемным жизнелюбом, верным сыном Отчизны, орленком.

Многодневный штурм Будапешта был успешно завершен войсками нашего фронта 13 февраля 1945 года. Более 138 тысяч гитлеровцев было взято в плен в ходе этой битвы.

Дорога нашего наступления лежала дальше — к Праге, к Вене. Трудные бои продолжались, наступление давалось нелегко. Фашисты оказывали упорное сопротивление. И не только сопротивление. Разведка установила, что немецко-фашистское командование после потери Будапешта создало в районе озера Балатон крупную группировку войск, в которую вошла и снятая с Западного фронта 6-я танковая армия. 6 марта гитлеровцы перешли в контрнаступление. 10 дней продолжались яростные бои. Наши войска обескровили врага и силами 2-го и 3-го Украинских фронтов 16 марта сами перешли в наступление на Венском направлении.

По-прежнему в ходе боев мы не забывали об учебе. Случалась нелетная погода, и мы сразу же организовывали занятия. Так, 2 февраля были проведены занятия с командирами и начальниками штабов полков по теме «Организация штурмового налета и производство бомбардировочных расчетов». Одновременно проводилась проверка знаний наставления по штурманской и бомбардировочной подготовке.

В конце февраля проводилась двухдневная конференция при штабе воздушной армии. Командующий армией генерал С. К. Горюнов на примерах из боевого опыта авиаторов показал,

как надо улучшать качество бомбометания и организовать взаимодействие штурмовиков с наземными войсками. Были подробно рассмотрены недостатки в управлении частями. Учеба дала хорошие результаты.

Весна в Венгрии в том году выдалась ранняя. Уже в феврале мы стали готовить аэродромы к весенней распутице: строили взлетно-посадочные полосы из шлака и битого кирпича, укрепляли грунт фашинником и другими материалами.

В марте войска правого крыла 2-го Украинского фронта развивали успешное наступление. На центральном участке фронта соединения наступали в направлении Братиславы. Войска левого крыла имели задачу отрезать путь отхода эстергомской группировке врага.

Наше продвижение шло успешно, почти каждый день приходилось менять КП. Главные усилия штурмовиков были направлены на уничтожение вражеских резервов.

Противник оказывал штурмовикам сильное противодействие истребителями и огнем зениток. Только за два дня, 17 и 18 марта, наши штурмовики сделали 340 самолето-вылетов, а истребители 310. Корпус в эти два дня потерял пять экипажей, в том числе капитана Сергея Рябова, Героя Советского Союза, одного из лучших ведущих.

Тяжело терять людей, когда уже обозначились контуры окончания войны и на недалеком горизонте алела заря Победы. Вдвойне, втройне тяжело терять наших ветеранов…

К 20 марта войска левого крыла фронта вышли на Дунай восточнее Комарно и тем самым отрезали пути отхода на запад эстергомской группировке противника. Опасаясь угрозы нового большого «котла», противник спешно отвел свои войска с восточного берега озера Балатон. Таким образом, задача очищения территории и выхода на линию Комарно — озеро Балатон была полностью выполнена.

Авиаторы нашего корпуса содействовали наступлению наземных войск в Чехословакию. Экипажи работали в трудных метеоусловиях, в горной местности, уничтожая войска, технику и огневые средства противника, подавляя его узлы сопротивления и опорные пункты.

Начатое в конце марта наступление войск 2-го Украинского фронта с рубежа реки Грон, развивалось успешно. При поддержке авиации наземные части прошли 150—200 километров, форсировали реки Нитра, Ваг, Морава, перешли горы Малые Карпаты и освободили десятки городов Чехословакии и Австрии, овладели Веной и крупным индустриальным центром Чехословакии городом Брно. Были перерезаны коммуникации

противника, ведущие из центра Чехословакии на запад.

Несмотря на быстрое продвижение наших танковых частей, авиационные полки не отставали от них, своевременно перебазировались и поддерживали войска, особенно в боях за город Брно. За месяц корпус перебазировался три раза, а некоторые части даже пять раз меняли аэродромы.

Каким же образом достигалась непрерывность взаимодействия и успешное выполнение боевых задач? Опыт научил нас заблаговременно выделять резервные батальоны аэродромного обслуживания (БАО) и аэродромные строительные роты, которые двигались сразу же за войсками и обеспечивали подготовку взлетных площадок. На аэродромах часто базировали два штурмовых и один истребительный полк, что позволяло им самостоятельно и оперативно выполнять задачи. Наши штабы и пункты управления держали тесную связь с наземными штабами. Личные контакты с командирами корпусов также имели большое значение в условиях сложной и быстро меняющейся обстановки.

В начале мая авиация противника заметно выдохлась: преимущественно парами МЕ-109 прикрывала свои отходящие войска и одиночными самолетами вела разведку наших войск и тылов, в основном ночью. С 7 мая вражеская авиация была окончательно деморализована.

Буйно цвел и благоухал сиренью май победного 1945 года. Знамя победы взвилось над рейхстагом, наши войска вышли на Эльбу. Таковы были радостные вести с центральных фронтов. А мы на юге освободили Вену, добили вражеские группировки в южных отрогах Альп, вместе с чешскими повстанцами 9 мая уничтожили врага в Праге. Последняя группировка гитлеровцев сдалась 11 мая. В тот день был совершен последний боевой вылет, сброшена последняя бомба на фашистов.

Свой рассказ об участии летчиков-штурмовиков в Великой Отечественной войне я начал с описания самолета ИЛ-2 — самолета поля боя, которым были вооружены части и соединения нашей штурмовой авиации. А в конце этого рассказа хочу привести отзыв об этом самолете славного летчика-штурмовика Героя Советского Союза Ивана Федотовича Якурнова. Этот отзыв он изложил в открытом письме выдающемуся конструктору советских самолетов Сергею Владимировичу Ильюшину, опубликованном в газете 5-й воздушной армии «Советский пилот» в номере за 19 июля 1945 года. Привожу это письмо полностью.

«ПИСЬМО ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТУ ИЛЬЮШИНУ

Уважаемый товарищ генерал-лейтенант!

Разрешите от имени летчиков-гвардейцев сердечно поблагодарить вас за ваш гениальный труд и плодотворное творчество в Великой Отечественной войне.

В своей творческой работе вы сконцентрировали и смелую мысль советского ученого, и высокую технику нашей страны, и богатырскую силу, и храбрость ее сынов. Ваш «ильюшин-2» хорошо помог выиграть войну. Он двигал вперед наши танки и пехоту.

Расскажу вам вкратце о славном боевом пути «ильюшина-2» с заводским номером 11430, на котором за время войны сделано 211 успешных боевых вылетов.

Самолет прибыл в наш действующий полк 5 июля 1944 года. Его принял мой экипаж в составе воздушного стрелка гвардии старшины Билсагаева, механика гвардии старшины Осягина, оружейника старшего сержанта Пупкова и моториста гвардии сержанта Немова.

За время войны этот самолет пробыл в воздухе 250 часов. Сейчас на нем установлен третий мотор: два мотора полностью выработали ресурсы и сданы в ремонт. На нем я совершил около 100 боевых вылетов, летая ведущим группы. 70 боевых вылетов сделал на нем рядовой летчик гвардии младший лейтенант Диденко. На этом же «ильюшине» в самых сложных метеорологических условиях было сделано несколько вылетов на разведку войск противника и «свободную охоту».

За время боевой работы «ильюшин» № 11430 имел более 350 пробоин от разного вида оружия противника. И только исключительная прочность деталей и их конструктивное сочетание придали самолету такую живучесть. Наши авиаспециалисты работали не смыкая глаз, и быстро залечивали на самолете раны, полученные в бою.

Ваш самолет, товарищ генерал-лейтенант, прошел славный боевой путь. Он участвовал в Львовской операции, при ликвидации окруженной группировки противника в районе Бродов, в боях при преследовании отступающих немецко-фашистских войск в Польше, при освобождении города Жешув, на подступах к Кракову, при взятии немецких авиационных сборочных заводов западнее Жешува, при отстаивании Сандомирского

плацдарма. После этого он перелетел через Карпатские горы, с боями пронесся по всей Северной Трансильвании, перевалил Трансильванские Альпы, сопровождал конников Плиева при взятии Дебрецена, громил венгеро-немецкие войска на правом берегу Тиссы. Этот самолет с самого начала и до конца участвовал в грандиозных боях за Будапешт, прокладывал путь нашей пехоте при взятии городов Балашадьярмад, Банска-Штявница, Банска-Бистрица, Шахы, Эстергом, Комарно, Новы-Замки, Нитра, Братислава, Вена, Брно, Вышков.

Как символ славы и геройства русского воинства, ваш «ильюшин» победно реял над полями знаменитого Аустерлицкого сражения, через столетия напоминая врагу о великих сынах России, наводя страх в его стане.

Еще раз благодарим вас, товарищ генерал-лейтенант, за то, что вы создали такую замечательную машину, на которой мы блестяще выполняли все боевые задачи и наносили врагу сокрушительные удары. Желаем вам самого наилучшего здоровья и дальнейших творческих успехов, направленных на усиление нашего Военно-Воздушного Флота.

С искренним приветом к вам

Герой Советского Союза гвардии майор И. Якурнов».

Под этим письмом и мне хотелось бы поставить свою подпись.

* * *

Состоялся наш корпусной вечер, посвященный великой победе. Собрались лучшие люди, гордость и слава корпуса. Вечер открыл начальник политотдела Николай Яковлевич Кувшинников. Он предложил почтить светлую память тех, кто погиб на фронте во имя победы. Все встали, воцарилась минута молчания.

Мы подвели итоги большому, трудному, но славному пути, пройденному авиаторами нашего корпуса от города Калинина через Курск, Киев, Львов, Будапешт до реки Грон, до подступов к Праге и Вене. За два года корпус получил 30 благодарностей от Верховного главного командования, удостоен наименования Винницкий, награжден тремя боевыми орденами. За годы боев выросло 76 Героев Советского Союза, личный состав получил

3536 орденов и 1370 медалей. Мы вспоминали светлое и мрачное, радостное и горькое, удачное и непродуманное — все, чем мы жили долгие месяцы боевой страды. Мы чествовали наших командиров дивизий — полковников Сапрыкина, Клабукова и Семененко, командиров полков офицеров Ищенко, Корякова, Ковшикова, Безденежных, Косевича, Киреева, Дрожжикова, Коваленко, Позднякова, славили наших прекрасных командиров эскадрилий, ведущих групп, лучших мастеров штурмового удара, кавалеров Золотой Звезды.

Мы читали в тот вечер приветственные телеграммы, полученные от командующих наземными армиями, от командующего фронтом Маршала Советского Союза Р. Я. Малиновского, от наших начальников из Москвы — столицы нашей великой Родины. До самой утренней зари в зале раздавались приветственные тосты:

— За нашу победу, товарищи! За нашу Родину, боевые друзья!

* * *

Больше четверти века прошло со Дня победы. В памяти народной никогда не померкнет великий подвиг советских людей, разгромивших в единоборстве черные силы фашизма. Красная Армия продемонстрировала свою мощь, несгибаемую волю к победе, верность Родине, партии, идеям коммунизма.

Художники создали величественные полотна, посвященные ратному подвигу советских людей в годы минувших сражений. Историки обобщили опыт, подвели итоги операций, битв, кампаний и в целом всей войны. Мне хочется напомнить о том вкладе, который внесла советская авиация в общее дело разгрома врага, хотя бы кратко.

Тяжко пришлось нашим летчикам в первый период войны, господство в воздухе захватила фашистская авиация, имевшая в своем активе лучшие самолеты, численное превосходство, преимущества внезапного разбойничьего удара, опыт нескольких лет боевых операций на разных театрах военных действий. Да, враг был силен. Тем громче слава тех, кто одолел хваленый фашистский люфтваффе.

Славные соколы Советской Отчизны в ожесточенных воздушных сражениях разгромили гитлеровскую авиацию, вырвали из рук врага господство в воздухе, обеспечили свободу действий нашей армии и флоту, избавили население от вражеских бомбардировок с воздуха, уничтожили огромное

количество боевой техники и живой силы врага. За годы войны советские авиаторы совершили более 3 миллионов самолето-вылетов, обрушили на фашистов миллионы тонн бомб, уничтожили в воздухе и на земле около 55 тысяч немецких самолетов. Пусть никогда не забывают величия итогов минувшей войны любители новых военных авантюр на нашей планете.

Люди помнят прошлое, живут настоящим, смотрят в будущее. Таков закон бытия. Мы говорим: советская авиация в годы минувшей войны стала могучей и грозной силой. Мы знаем, в послевоенные годы она стала еще более мощной: реактивной, ракетоносной, сверхзвуковой, имеющей на вооружении ядерное и термоядерное оружие. В авиационных кругах появились новые категории и термины: гиперзвук, воздушно-космические корабли.

Авиация — колыбель космонавтики. Это крылатое выражение подчеркивает всю глубину величайших процессов, связанных с появлением новой области человеческой деятельности, связанной с космонавтикой. И я не могу не высказать чувства величайшего внутреннего душевного удовлетворения от сознания того, что мне, авиатору с двадцатых годов, выпала честь принять участие в подготовке первых полетов пилотируемых космических кораблей.

А произошло это так.

После окончания Высшей военной академии Генерального штаба имени К. Е. Ворошилова в 1956 году я работал командующим авиацией округа в Средней Азии. Наша авиация переходила тогда на новую, реактивную технику, осваивала сверхзвуковые самолеты. Процесс этот был не из легких, он потребовал от авиационных командиров, летчиков, инженеров, от всех авиационных специалистов максимального напряжения в работе, непрестанной учебы, поисков.

Мы столкнулись тогда с рядом новых явлений во всех областях нашей авиации. Сверхзвук заставил решать ряд загадок в области аэродинамики. Наши ученые, летчики-испытатели, а затем и летчики авиаполков разгадали тайны бафтинга, флаттера и других явлений сверхзвукового полета. Инженеры объяснили причины помпажа реактивных двигателей, а летчики научились находить верный выход, когда такое явление возникало в полете.

На вооружение авиации пришло новое, ракетное оружие. В полках появились специальные самолеты-носители ядерного оружия. Все это — и новые скорости, и новые самолеты, и новое оружие — заставило вырабатывать новую тактику действий всех родов авиации, изыскивать новые способы боевого применения. Революция в военном деле преобразила все виды вооруженных сил и сделала нашу Советскую Армию самой современной, сильнейшей в мире, могучим оплотом социализма.

Три года проработал я в должности командующего войсками авиации округа. Потом состоялась беседа с главнокомандующим Военно-Воздушными Силами Главным маршалом авиации К. А. Вершининым.

— Вам, товарищ Каманин, поручается новое дело. Будете работать в новой области подбора и подготовки космонавтов. Предстоит организовать Центр подготовки космонавтов. Дело новое, а значит, и трудное, но интересное. Дадим вам хороших людей. Поможем, не сомневайтесь.

Так состоялось мое новое назначение.

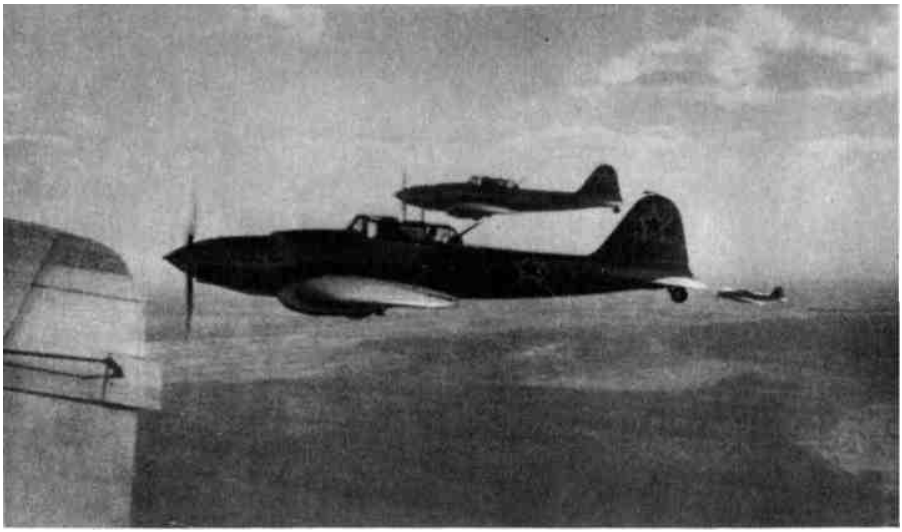
Москва встречает героев. В машине сидят: Н. П. Каманин, О. Ю. Шмидт, В. В. Куйбышев

Встреча Н. П. Каманина с жителями родного города Меленки

«Перед отъездом на учебу в академию я сфотографировался с личным составом авиаотряда». ДВК, лето 1934 г.

С сентября 1934 г. восьмым Героем Советского Союза стал летчик-испытатель М. М. Громов (четвертый справа)

«Окончена Военно-воздушная академия. Мы поздравили друг друга и пожелали успехов в будущем». 1938 г.



Штурмовики ИЛ-2 летят на боевое задание. Калининский фронт. 1942 г.

«С начальником штаба дивизии подполковником Л. А. Чижиковым мы ознакомились с обстановкой района действий штурмовиков». Январь 1943 г.

Между боевыми вылетами. Командир 5-го штурмового авиационного корпуса генерал-майор Н. П. Каманин беседует с летчиками об обстановке в районе боевых действий. Лето 1943 г.

«Один из пунктов наведения. Недалеко передний край. Отсюда офицеры штаба корпуса наводили летчиков-штурмовиков на цели». Район Белгорода, лето 1943 г.

МАСТЕРА ШТУРМОВЫХ УДАРОВ ГЕРОИ СОВЕТСКОГО СОЮЗА:

Анатолий Михайлович Балдин

Талгат Бегельдинов, дважды Герой Советского Союза

Георгий Тимофеевич Береговой

Иван Никифорович Виноградов

Василий Илларионович Гамаюн

Иван Николаевич Герасимов

Иван Иванович Ермаков

Федор Егорович Жулов

Василий Федорович Зудилов

Алексей Иванович Киреев

Василий Николаевич Коряков

Николай Владимирович Красновский

Георгий Тимофеевич Красота

Аркадий Петрович Логинов

Зосим Исаакович Макаров

Евгений Ефимович Михайленко

Иван Лазаревич Могильчак

Владимир Николаевич Молодчиков

Михаил Петрович Одинцов, дважды Герой Советского Союза

Николай Никитович Павленко

Григорий Моисеевич Прощаев

Сергей Иванович Рябов

Григорий Федорович Филиппов

Петр Ильич Шмиголь

Иван Федотович Якурнов

К. Е. Ворошилов вручает Н. П. Каманину орден Суворова. Январь 1944 г.

Три боевых ордена украшали грудь 15-летнего Аркадия Каманина. 1945 г.

Через 16 лет после войны. Встреча однополчан 5-го штурмового авиационного корпуса. 1961 г.

КОЛУМБЫ ВСЕЛЕННОЙ

РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДНОГО

Первый в мире искусственный спутник — советский. — Кому лететь в космос? — Звездный городок строится. — Первая группа кандидатов в космонавты. — Юрий Гагарин, Герман Титов и другие. — Будни космонавтов.

Бип, бип, бип… Этот сигнал первого в мире советского спутника Земли человечество услышало 4 октября 1957 года. Мир изумился! Люди Страны Советов продемонстрировали небывалое: они сумели создать ракету-носитель, способную одолеть силу земного притяжения и вывести космический аппарат на орбиту вокруг Земли.

Скептики сомневались, злопыхатели клеветали. Но подавляющее большинство жителей земного шара горячо аплодировало советским людям, проложившим первую борозду в космосе, и в унисон этому одобрению первый в мире искусственный спутник Земли настойчиво и торжествующе передавал из космоса свои позывные: бип, бип, бип…

В те дни люди вспоминали тех, кто предсказывал пути в освоении Вселенной, кто предугадывал в космическом пространстве далекие миры, мечтал разгадать тайны космоса, заставить его работать на благо человечества, подарить народам «бездну могущества». Человечество заново стало изучать свою многовековую историю.

Астрономия, древнейшая из наук, помогала человеку расширять горизонты познания Вселенной, разгадывать ее тайны. Не случайно человек связывал свою судьбу с расположением звезд, неспроста он называл звездочетов прорицателями судеб.

Сложен и труден путь проникновения человека в космос. Он исчисляется тысячелетиями, с тех пор как люди начали познавать звездный мир, составив первые примитивные карты неба. Тяжел был путь космонавтики. Ее энтузиасты пробивали дорогу своим выводам и теориям сквозь костры инквизиции, в неравной борьбе с мракобесием и варварством. Но человек все одолел. Познавая мир, он своими мыслями, предположениями, догадками опережал практику.

Галилео Галилей подарил человеку окно во Вселенную — создал телескоп. Человек захотел подняться высоко к звездам — появился воздушный шар легче воздуха. В конце минувшего столетия наш соотечественник А. Ф. Можайский сконструировал и испытал в полете первый летательный аппарат тяжелее воздуха — создал первый в мире самолет. Научные работы

М. В. Ломоносова, Н. Е. Жуковского, К. Э. Циолковского, Ф. А. Цандера, Г. Оберта, Р. Годара и других положили начало космонавтике — науке о межпланетных полетах.

Вместе с теориями ученых появились творения писателей-фантастов. Надо отдать должное тем, кто создавал фантастические произведения о космических путешествиях: ими зачитывались, над ними размышляли. И когда мы анализируем предысторию космических полетов, то вместе с научными открытиями вспоминаем такие творения, как «С Земли на Луну» Жюля Верна, «Первые люди на Луне» Герберта Уэллса, роман «Красная звезда» А. Богданова, рассказ Л. Калинина «Переговоры с Марсом» и непревзойденную «Аэлиту» Алексея Толстого.

Фантасты и космос. Долгие времена эти понятия шли рядом. И по этому поводу весьма точно высказал свое суждение родоначальник космонавтики К. Э. Циолковский:

> «Сначала неизбежно идут мысль, фантазия, сказка. За ними шествует научный расчет. И уже в конце концов исполнение венчает мысль».

4 октября 1957 года космический полет перестал быть плодом фантазии, мечтой. Настоящая «живая» ракета вынесла аппарат, созданный умом и руками человека, на космическую орбиту. И это чудо впервые в мире осуществили советские люди, дети Великого Октября.

Мы говорим: Октябрь — колыбель социализма. В октябре 1917 года начало отсчет эпохи социализма новое государство. Рождение социализма возвестил легендарный выстрел «Авроры». Символично имя этого корабля. По древнегреческой мифологии Аврора — богиня утренней зари. В октябре 1917 года поднялась над миром утренняя заря весеннего обновления человечества.

В утренней заре 40-й годовщины Октября люди планеты Земля увидели взлет нового детища революции. Со стартовой площадки великой страны социализма в космос взлетела ракета-носитель, вынесшая на орбиту первый в мире искусственный спутник Земли. И космос заговорил по-русски, по-советски, а лексикон народов всех стран пополнился русским словом — спутник.

Советский человек начал штурм космоса во имя расцвета науки, для блага трудящихся. Первая ласточка в космосе — искусственный спутник Земли недолго оставался одиноким. В ноябре 1957 года был запущен второй, а в мае 1958 года — третий искусственный спутник Земли. 1959 год был ознаменован новыми победами в космосе — советские люди запустили три космические ракеты. Первая из них стала искусственной

планетой — спутником Солнца. Вторая достигла Луны, доставив на лунную поверхность вымпел Страны Советов. Третья — вывела к Луне автоматическую станцию, которая осуществила фотографирование невидимой стороны извечной спутницы Земли.

Люди стали привыкать к космическим масштабам, к новым понятиям о скоростях, высотах и расстояниях. Простой пример. В самом начале эры авиации, в 1906 году, был зарегистрирован рекорд скорости полета самолета, равный 40 километрам в час. Через полвека мы стали свидетелями полетов в космос с первой и второй космической скоростью. Что это значит? Чтобы вырвать какое-то тело из цепких лап земного тяготения, надо сообщить этому телу вторую космическую скорость — около 11 километров в секунду! Мощности ракет стали исчисляться десятками миллионов лошадиных сил. Расстояния, преодолеваемые посланцами в космос, — сотнями миллионов километров. Подобные числа несколько десятков лет составляли предмет домыслов фантастов, теперь они реальность, быль. И первопроходцем космических трасс явился человек Страны Советов.

Что поразило многих людей, так это быстрый весовой рост искусственных спутников. Вот цифры: 83,6 килограмма вес первого, 508,3 килограмма — второго и 1327 килограммов — вес третьего спутника.

Велика роль автоматов в космосе. Они уже сообщили огромное количество ценнейшей для науки информации, многое теперь стало ясным для ученых, многое освоено, поставлено на службу человеку. Но все же только он, человек, на пилотируемых околоземных и межпланетных кораблях в состоянии до конца разгадать все тайны околосолнечного пространства. Человек должен освоить космос, летать и работать в нем так же надежно, как летает он в атмосфере и в верхних слоях стратосферы.

К началу шестидесятых годов ученые пришли к выводу о том, что в космос должен лететь летчик — профессионал. Почему именно летчик, а не представитель какой-либо другой профессии? Ответ на этот вопрос вкратце сводится к следующему.

Космонавт — это человек, деятельность которого в процессе полета протекает в необычных условиях, оказывающих на его организм сильные нагрузки, нередко близкие к предельно переносимым. Любой космический полет является сложным научно-техническим экспериментом, требующим от космонавта кроме безукоризненного здоровья, глубоких знаний в различных областях науки и техники, наличия опыта и навыков исследовательской работы.

Человек, находящийся на борту космического аппарата, не может быть пассивным пассажиром. Наиболее ответственные действия в полете, особенно в неожиданно сложившейся обстановке, должны быть выполнены человеком, которому надо уметь активно вмешиваться в управление космическим кораблем, выполнять целый комплекс задач исследователя, первооткрывателя. Космонавт должен хорошо переносить все неблагоприятные условия полета и все весьма интенсивные физические нагрузки, мужественно и хладнокровно преодолевать психологические барьеры, смело и разумно действовать в аварийных ситуациях.

Профессия летчика-истребителя более всего способствует формированию этих качеств, которыми должен обладать космонавт. В ходе космического полета на космонавта воздействуют такие факторы, как перегрузка, невесомость, угловые ускорения, вибрация, шум, большая скорость, высота полета и многое другое. С этими факторами летчик-истребитель сталкивается чаще всего по роду своей профессиональной деятельности. Выполняя на самолете различные эволюции, связанные с большими, часто переменными по величине и направлению перегрузками и угловыми ускорениями, летчик-истребитель обретает устойчивые способности правильно ориентироваться, совершать точные координированные движения, вести наблюдение за землей и приборами, оценивать воздушную обстановку, подавлять иллюзионные представления о пространственном положении, переносить кратковременную невесомость и ряд других качеств.

Летчик-истребитель зачастую сталкивается с ситуациями, вызывающими большое эмоционально-волевое напряжение, требующими быстроты и точности реакции, смелости, находчивости и целеустремленности. Летчики-истребители умеют отлично обращаться со средствами радиосвязи, знают технику, пилотажно-навигационное оборудование, радиоэлектронные приборы, являются парашютистами.

Словом, профессии летчика-истребителя и космонавта имеют много общего, и не случайно отбор кандидатов в первые космонавты был произведен из летчиков-истребителей. Вместе с тем ученые пришли к выводу, что далеко не каждый летчик-истребитель может стать космонавтом. Нужен тщательный отбор, глубокое изучение индивидуальных черт и особенностей каждого кандидата.

Как же практически, конкретно осуществлялись подбор кандидатов в космонавты и их подготовка к космическим полетам у нас? Этому делу я посвятил уже более 12 лет жизни, учебы,

работы. Опять, как в годы войны, при формировании дивизии, а потом корпуса вновь пришлось начинать с азов.

Только тогда, пожалуй, легче было. Имелись штаты, по которым требовалось подбирать кадры, получать материальную часть и все прочее. Имелся опыт у других командиров, раньше меня формировавших новые соединения. Теперь не было ни примера, ни опыта — ничего готового.

Но приказ есть приказ. И опять сразу же началась работа по важнейшим направлениям. Со своими ближайшими помощниками мы стали комплектовать аппарат и без раскачки налаживать специальную учебу. Параллельно заводили связи с организациями, предприятиями и людьми, занимавшимися проблемами космических полетов как в области теории, так и в области практики. Установили контакты с конструкторскими бюро, с предприятиями, научно-исследовательскими учреждениями. Появились новые знакомые — конструкторы ракетной техники, космических кораблей со всем их оборудованием, врачи, математики, связисты, химики, астрономы, физики, тренеры по различным видам спорта. Люди самых различных профессий, далеких друг от друга наук, в космонавтике нашли применение своим знаниям и опыту.

Главное направление в нашей работе — организация группы космонавтов и создание центра их подготовки. Не было его, но он появился, получив звучное название — Звездный городок.

Теперь это благоустроенный, современный, в стиле шестидесятых годов, городок. Жилой и рабочий. Как, скажем, комплекс в Дубне: научный центр и жилой массив со всем тем, чему полагается быть для жизни и работы, для эксперимента, практики и для быта советских людей, — кабинами и лабораториями, синхрофазотронами и электроподстанциями, клубами, магазинами, жилыми домами и спортгородками, тенистыми аллеями, рощами и пляжем. Так выглядит комплекс в Дубне. Примерно таким является и Звездный городок.

А тогда, когда начинали, здесь шумел лишь ветер в верхушках берез, елей и сосен. Обычный подмосковный лесной массив, с его опушками, лесными дорогами и даже с участками любителей-садоводов. Вдали от шумных магистралей, от промышленных предприятий и городов — спутников столицы, этот участок, наполненный свежим воздухом, запахами подмосковного леса, солнечный и тихий, нам сразу понравился.

Мы — это небольшая группа авиаторов, которой было поручено выбрать место для основания Звездного городка космонавтов.

И вот лесная тишина была разбужена шумом тракторов,

бульдозеров, грохотом бетономешалок. Среди вековых сосен стали расти стены будущих зданий — гостиницы, столовой, штаба, учебного корпуса. Комплекс сооружений первой очереди стал воплощаться в бетон, железо и стекло.

Энтузиастов создания Звездного городка нашлось достаточно, даже сверх того, что требовалось. Люди шли на новое дело с большим желанием.

Вместе со мной стал работать генерал-майор авиации Герой Советского Союза Леонид Иванович Горегляд, в прошлом боевой летчик-истребитель, в воздушных боях уничтоживший около двух десятков вражеских самолетов. Он имел богатую практику командования звеном, полком и дивизией. С большим желанием принялся за дело специалист в области штурманской подготовки полковник Борис Алексеевич Аристов, имеющий за плечами 232 боевых вылета. После войны он шесть лет проработал на испытаниях авиационной техники. С ними и другими опытными летчиками, штурманами, авиационными инженерами, офицерами штабов мы приступили к организации Центра подготовки космонавтов.

Своеобразным и трудным был этот первый, организационный этап в нашей работе. Надо было уже тогда четко представлять себе, какими путями, в каком объеме, какими методами мы должны готовить будущих космонавтов. Кто будет готовить, как, где, с помощью чего, на основе каких планов, программ, учебных пособий, методических разработок.

Немало было в то время довольно курьезных случаев. К примеру, беседовал я с одним авиационным инженером. Предложил ему создать тренажную аппаратуру. В ответ он задал десятки вопросов.

— Могу сказать только в общих чертах, что нам надо создать, — ответил я этому специалисту, — а подробности, расчеты и предложения хочу услышать от вас.

Специалист стушевался, а затем снова стал задавать мне вопросы:

— А где есть образцы?

— Нигде. Мы должны создать.

— А там, за рубежом? Неужели нет?

— Уверяю вас, нет. Мы — первые. Понимаете, первые!

По всему было видно, что этот специалист привык к хорошо налаженной системе учебы и работы, к лабораториям, полигонам, ко всему тому, что уже прочно вошло в жизнь, проверено практикой. Ему трудно было понять, что значит работать над новой проблемой, самому быть и изобретателем, и конструктором, и исполнителем. И если бы такой специалист был

единственным!

Кто возглавит группу будущих летчиков-космонавтов, явится в Звездном городке начальником, воспитателем, и в то же время смелым экспериментатором? На эту должность у нас появилось несколько кандидатур. Остановились на видном специалисте в области авиационной медицины полковнике Евгении Анатольевиче Карпове. Немало лет проработал он с летчиками, хорошо знает их душу и летный характер. Евгений Анатольевич с первых дней загорелся новой работой, перспективой, мечтой.

Позднее, уже после полета в космос, Г. С. Титов, выражая общее мнение космонавтов, говорил о Е. А. Карпове:

— Не ошибусь, если скажу, что в период нашей подготовки к полету, во всей нашей жизни, учебе и работе нам оказал огромнейшую поддержку первый наш начальник и воспитатель Евгений Анатольевич.

Вместе с полковником Е. А. Карповым в Звездный городок пришла целая группа летчиков, авиационных инженеров, специалистов в области авиационной медицины, преподавателей различных дисциплин, хозяйственников, техников, разнорабочих. Организовался, как во всяком воинском коллективе, штаб, который возглавил полковник Григорий Герасимович Масленников, в прошлом боевой летчик, имеющий несколько боевых наград. Он прошел хорошую школу командирской и штабной работы.

Люди, творцы нового, непрестанно были в поиске. Одни думали, как организовать и оборудовать учебные классы, другие разрабатывали программы, третьи трудились над проектами тренажеров контрольной аппаратуры. Словом, жизнь кипела, люди старались справиться с поставленными задачами.

На орбитах уже побывали многие спутники, в космос проникли первые живые существа — Лайка, Белка, Стрелка и другие их сородичи. Срок, когда может человек взлететь в космос, казавшийся сначала бесконечно далеким, как сама фантазия, приближался.

Вспоминая те месяцы работы, надо признать, что все наши начинания, все нужды и просьбы встречали полное понимание в самых различных организациях. Всюду нам оказывали всемерное содействие и помощь.

Звездный рождался как детище всей страны, всего советского народа.

Космонавты. Ими должны были стать люди с летной подготовкой. Так решили специалисты. Именно так будет до тех пор, пока в космос не пойдут многоместные корабли, в экипажи которых могут войти ученые-исследователи, имеющие узкие

специальные задачи.

Были четко сформулированы основные требования, которым должны удовлетворять кандидаты в космонавты. Уяснив их, мы начали отбор кандидатов в первую группу космонавтов. Желающих посвятить себя космонавтике было много, даже очень много. Летчики понимали значение и величие новых экспериментов.

В марте 1960 года в Звездном городке появились первые будущие небожители, первопроходцы Вселенной. Приехали, познакомились друг с другом и сразу включились в тренировки, учебу, подготовку к тому делу, которому отдали себя.

Кто они, каковы их жизненные пути, где служили до прихода в Звездный? Расскажу подробно о тех, кто составил ядро первой группы первопроходцев космоса. В славной плеяде звездных братьев место правофлангового по праву занял Юрий Алексеевич Гагарин — первый космонавт.

Имя Христофора Колумба навечно вписано в историю человечества. Он пересек Атлантический океан и открыл Америку. Юрия Гагарина называют ныне Колумбом Вселенной. Он первым совершил полет по орбите вокруг земного шара, первым проник в космос и благополучно вернулся на Землю. Подвиг этого сына Земли человечество назвало бессмертным.

Сын Земли! Как нельзя лучше подходит это определение к Юрию Гагарину. Когда мир услышал в исторический день 12 апреля 1961 года фамилию космонавта — Гагарин, нашлись за границей люди, которые объявили его одним из отпрысков княжеской семьи Гагариных. Престарелым эмигрантам, бывшим графам и князьям, выброшенным революцией на свалку истории, было лестно причислить к дворянскому роду первопроходца космоса, которому весь мир воздавал заслуженные почести. Эмигрантам пришлось разочароваться. Юрий Алексеевич заявил:

> «Я простой советский человек. Родился 9 марта 1934 года в семье колхозника. Место моего рождения — Смоленская область. В моей родословной нет никаких князей… Родители мои были до революции крестьянами-бедняками. Старшее поколение моей семьи — дедушка и бабушка также были крестьянами-бедняками».

Не в княжеских хоромах жили прадеды и деды Юрия Гагарина, а в курных избах деревни Гжатского уезда, задавленные вековой нуждой и безысходностью, и только Великий Октябрь открыл дороги в настоящую жизнь свободному крестьянину-труженику. Однако счастье колхозной жизни не свалилось само

по себе, как манна с небес, его завоевывали трудом, потом и кровью простые советские люди.

Отец Юрия, Алексей Иванович, — колхозный плотник. Орудуя топором и рубанком, он клал срубы новых домов и хозяйственных построек. В доме Гагариных хозяйство лежало на матери, дочери путиловского рабочего Матвеева, Анны Тимофеевны. Это она вынянчила трех сыновей — Бориса, Валентина, Юрия — и дочь Зою, обмывала и обшивала их, приучала с малых лет помогать по хозяйству родителям.

Раннее детство Юрия омрачила война. В тот год, когда семилетнему Юрику предстояло пойти в школу, страна стала единым фронтовым лагерем, а родная Смоленщина — ареной жестоких битв. Гитлеровцы оккупировали десятки областей нашей страны, не миновала эта горькая доля и Гжатский район. Семилетний подросток увидел настоящих врагов своей Отчизны, жестоких и беспощадных, пришедших в Россию, чтобы поработить ее сынов. Тяжкие испытания обрушились на семью Гагариных. Валентина, старшего брата Юрия, и его сестру Зою фашисты угнали в неволю. Сколько слез пролила сразу постаревшая мать бессонными ночами, тоскуя об угнанных в рабство детях. Не раз Юрик, проснувшись среди ночи, слышал ее тихий плач, пробирался впотьмах к ней, прижимался губами к соленой от слез щеке и успокаивал, как мог, без слов, одной детской лаской.

Изгнали советские воины оккупантов с гжатских земель, и люди вздохнули вновь свободно. Взрослые залечивали раны войны, возрождали порушенное колхозное хозяйство, а детвора заняла свои места за школьными партами. Стал учиться и Юрий. Учился как все. По-детски резвился, в меру шалил, помогал отцу с матерью по хозяйству, читал.

У многих одногодков Юрия детство прошло в нужде и труде. Годы войны и послевоенный период были не из легких. Не хватало одежды, продуктов, жилья. Но народ жил, строил, трудился и верил в будущее. Возвращались в деревню фронтовики, кто без руки, кто без ноги, кто контуженным. Рассказывали о боях с фашистами, о тех, кто смотрел в глаза смерти, кто дошел и не дошел до Берлина. Надо ли говорить, как жадно слушала ребятня рассказы бывалых солдат! Опаленное войной, трудовое, полное забот — таково детство Юрия и его сверстников.

Война сильно выкосила ряды рабочих в нашей стране. В послевоенные годы остро ощутилась на заводах нехватка квалифицированных рабочих, и комсомол позвал юношей и девушек в ремесленные училища. Уехал из Гжатска под Москву, в Люберцы, и Юрий Гагарин. В Люберецком ремесленном училище

крестьянский сын стал юным рабочим, заправским формовщиком, литейщиком. Он надел рабочий глухой комбинезон, большие брезентовые рукавицы, а когда разливал ослепительно-яркий металл, опускал на глаза темные очки. Юрий познал секреты составления формовочных земель, свойства жидкого металла, могущего разорвать готовую форму, и то, как надо его укрощать.

С каждым днем росло мастерство молодого рабочего, вместе с этим он мужал идейно. Зародилось желание стать комсомольцем, и вот в делах бюро Ухтомского горкома комсомола Московской области появилась такая протокольная запись:

> «Протокол № 55. От 14 декабря 1949 г. Слушали: О приеме в ряды ВЛКСМ тов. Гагарина Ю. А. Рекомендуют Черунов, Новгородцев.
>
> Постановили: Принять в члены ВЛКСМ тов. Гагарина Ю. А. 1934 г. рождения, образование 6 классов, русского, ученика литейщика».

Комсомолец Юрий Гагарин успешно окончил ремесленное училище, получил квалификацию литейщика. Она пришлась ему по душе. Впоследствии, став космонавтом номер один, бывая почетным гостем на металлургических заводах, он обязательно просил предоставить ему возможность побывать в литейных цехах, и надо было видеть, как расцветало его лицо неповторимой гагаринской улыбкой, когда он беседовал с формовщиками и литейщиками!

Вступив в ряды рабочего класса, юноша решил идти дальше в своем мастерстве. Он приехал в Саратов, увидел впервые матушку-Волгу. Но появился он на ее дивных берегах не как праздный турист. Юрий подал документы в Саратовский индустриальный техникум, держал вступительные экзамены и вскоре написал матери о том, что отныне, он — студент.

Студенческая жизнь — не из легких. Новые предметы, сложные науки, общежитие, скромная стипендия. Лекции, занятия, самоподготовка, зачеты, экзамены занимали полностью все время, не было лишних «пустых» часов. Только Юрий придумал себе еще одну дополнительную, но добровольную, по зову сердца, нагрузку — поступил в Саратовский аэроклуб.

Учиться в техникуме и в аэроклубе — дело вдвойне трудное. Но желание стать летчиком властно звало Юрия на преодоление всех препятствий, и он одолел их. Его крестным отцом в небе стал инструктор Дмитрий Павлович Мартьянов. Он сумел привить юноше любовь к самолету, научил хорошо готовиться к каждому заданию. ЯК-18 вскоре стал послушной машиной в руках учлета

Гагарина.

Юношеская мечта об авиации повела Юрия дальше, в стены и на аэродромные площадки Оренбургского военного авиационного училища летчиков. Это училище — одно из лучших. В нем учился пионер реактивной авиации летчик-испытатель Григорий Бахчиванджи, 134 воспитанника училища удостоены звания Героя Советского Союза, а тысячи летчиков, получившие здесь право сражаться в воздухе с врагами Советской Отчизны, награждены многими боевыми орденами. Славные традиции, блестящий пример для подражания.

В училище сложился прекрасный коллектив курсантов, в котором Юрий Гагарин стал одним из запевал многих хороших дел. 8 января 1956 года он принял военную присягу, связав свою жизнь с армией. Этой клятве он остался верным до последних дней своей короткой, но яркой, как у горьковского Данко, жизни.

Курсантская жизнь началась с так называемого «карантина». Юношей, зачисленных в училище, поместили в отдельную казарму и преподали азбучные истины военной службы, именуемые «курсом молодого бойца». Изучали уставы, учились владеть оружием, отрабатывали элементы строевой и физической подготовки. Словом, расставались с сугубо штатским обличием и обретали внешние и внутренние черты воина.

Кончился «карантин», и молодые курсанты появились на танцевальном вечере в училище. Здесь и произошла первая встреча курсанта Юрия Гагарина с девушкой Валей Горячевой. А потом, когда молодому курсанту Юре разрешали городской отпуск, он непременно спешил в дом на улице Чичерина, где жила Валя. Его сердечно принимали отец Валентины Иван Степанович, повар санатория «Красная поляна», и ее мать Варвара Семеновна. Готовили беляши, помогали старшим по хозяйству, слушали радио, а к вечеру уходили в кинотеатр или на танцевальную площадку.

Весной 1957 года день своего рождения Юрий Гагарин отметил в кругу родных Валентины. Как родного сына, поздравили Юрия за праздничным столом родители Вали, угостили именинника его любимыми беляшами. В тот вечер Валя подарила Юрию свой фотопортрет с такой надписью:

> «Юра, помни, что кузнецы нашего счастья — это мы сами. Перед судьбой не склоняй головы. Помни, что ожидание — это большое искусство. Храни это чувство до самой счастливой минуты. 9 марта 1957 года. Валя».

Надо ли говорить о том, как счастлив был Юрий в этот вечер.

А в эскадрилье шла учеба полным ходом. Сначала летали на

самолете ЯК-18, потом на модифицированном варианте этой же машины — с передним колесом шасси, что облегчало переход на реактивные самолеты. Освоив полеты в простых метеоусловиях, стали летать в сложных, маршруты становились все значительнее. Учился летному искусству Юрий Гагарин, как всегда, старательно, без рывков, без скачков и срывов. Материал теоретических дисциплин усваивал быстро и прочно, а летные навыки приобретал легко и уверенно.

Пришло время, и курсанты стали летать на МИГах — реактивных истребителях. Юрия Гагарина стал обучать полетам старший лейтенант Анатолий Григорьевич Колосов, которого сменил летчик-инструктор Ядкар Акбулатов. Летали много, увлеченно. Освоили фигуры высшего пилотажа, совершали маршрутные полеты, проводили воздушные стрельбы, отрабатывали групповую слетанность. С каждым полетом, как у молодых орлят, крепли крылья курсантов.

Осень 1957 года для Юрия Гагарина осталась втройне памятной. В октябре был запущен в космос первый искусственный спутник Земли. Бурная радость охватила курсантов училища, и не один вечер они горячо обсуждали космические проблемы. Их представления о возможностях человека в овладении заоблачными далями расширились, а звезды стали ближе, доступнее.

Через месяц после этого события курсант Юрий Гагарин стал летчиком, офицером, окончив училище по высшему разряду. Это дало ему право выбора места своей будущей службы. Можно было изъявить желание летать в небе Подмосковья, Украины или Кавказа.

Мало ли интересных мест для службы летчика в нашей стране! Но лейтенант Гагарин выбрал себе район полетов на Крайнем Севере, за Полярным кругом. Почему? Он рассуждал так: пока молод, надо служить там, где труднее, где летное мастерство обретается в борьбе с коварными силами природы. Кроме того, в те далекие и суровые края ехала группа его друзей-однокурсников: Валентин Злобин, Юрий Дергунов, Николай Репин. Узы дружбы и товарищества оказались для Юрия крепче всего.

В служебной аттестации курсанта Гагарина написано:

> «За время обучения в училище показал себя дисциплинированным, политически грамотным курсантом. Уставы Советской Армии знает и практически их выполняет. Строевая и физическая подготовка хорошая. Теоретическая — отличная. Летную

программу усваивает успешно, а приобретенные знания закрепляет прочно. Летать любит, летает смело и уверенно. Государственные экзамены по технике пилотирования и боевому применению сдал с оценкой «отлично». Материальную часть самолета эксплуатирует грамотно. Училище окончил по первому разряду. Делу Коммунистической партии Советского Союза и социалистической Родине предан».

И третье событие произошло в жизни Гагарина в ту осень. Валентина стала его женой, и в день празднования 40-летия Великого Октября состоялась их свадьба. Жених был в новом офицерском кителе с погонами лейтенанта и с нагрудным значком военного летчика. Друзья по училищу, родные невесты горячо поздравили молодых, от души пожелали им семейного счастья.

Вскоре молодые супруги побывали в Гжатске у родных Юрия Алексеевича, где свадебное торжество пришлось повторить. Потом молодожены расстались: Валентина уехала в Оренбург, чтобы продолжить учебу в медицинском училище, а Юрий отправился к новому месту службы — на Крайний Север, в Заполярье.

В боевом полку молодых летчиков-истребителей встретили дружелюбно. Лейтенанта Гагарина направили в звено, которым командовал старший лейтенант Леонид Данилович Васильев. Летать начали на реактивных самолетах МИГ. Постепенно привыкали к условиям полярной ночи, к лютым зимним морозам. Учились осуществлять перехваты воздушных целей, летали по дальним маршрутам, проводили учебные воздушные бои. Однажды, когда Юрий Гагарин закончил последнее упражнение в зоне, погода резко ухудшилась. Снеговые заряды закрыли землю, садиться на аэродром пришлось почти вслепую. Молодой летчик не испугался поединка со стихией, он хорошо рассчитал заход на посадку, четко выполнил команды с земли руководителя полетов и со второго захода сумел благополучно сесть.

В свободное время молодые летчики ходили на горную речку ловить рыбу или забирались в сопки. Священны эти места: здесь над сопками в годы войны летали известные летчики дважды Герой Советского Союза Борис Сафонов, кавалеры Золотых Звезд Захар Сорокин, Сергей Курзенков и их боевые друзья-однополчане. Сколько рассказов услышали Юрий Гагарин и его товарищи о подвигах ветеранов войны, совершенных в этих суровых северных краях!

Летом Юрий переселился в отдельную комнату: приехала

Валя. Соседи помогали молодоженам устроиться, организовать хозяйство. В комнате Гагариных часто собирались друзья-холостяки, рассказывали веселые истории, шутили, смеялись, беседовали о прочитанных книгах, о событиях в стране и за рубежом. Горячо обсуждали вопросы космонавтики. 2 января 1959 года в Советском Союзе была запущена многоступенчатая космическая ракета в сторону Солнца. Запуск посвятили XXI съезду КПСС.

Крепли крылья молодых летчиков в полетах. Юрий Алексеевич после раздумий над материалами XXI съезда КПСС решил подать заявление о приеме в ряды партии. Секретарь парторганизации капитан Анатолий Павлович Росляков одобрил его решение, и вскоре Гагарин был принят кандидатом в члены партии.

В середине апреля Юрий Алексеевич стал отцом: Валентина подарила ему дочь, которую они назвали Леночкой.

В полетах, в работе, в учебе, в хлопотах вокруг семейного очага шли дни и недели летчика Юрия Гагарина. И вот однажды в часть прибыли члены комиссии по отбору кандидатов в космонавты. Они весьма строго и придирчиво относились к своему делу. Против кандидатуры Юрия Гагарина никто не возразил: ни врачи самых различных профилей, ни командиры, ни политработники. Отменное здоровье, прекрасные летные качества, замечательный характер.

С безукоризненными характеристиками и заключениями появился Юрий Гагарин в только что зарождавшемся Звездном городке. Здесь состоялось мое первое с ним знакомство. Мне сразу понравился этот скромный военный летчик, невысокий крепыш. Изучив его документы, личное дело, познакомившись поближе с ним, я сделал все от меня зависящее, чтобы он остался в отряде будущих космонавтов. Верилось, что этот человек именно из тех, кого мы ищем. Будущее показало, что мы не ошиблись.

Не ошиблись мы и в решении зачислить в отряд космонавтов другого кандидата — Германа Степановича Титова. Гагарин и Титов почти одногодки, оба пришли к нам старшими лейтенантами, военными летчиками третьего класса из боевых полков истребительной авиации. Уровень теоретической подготовки и практических летных навыков у них был примерно одинаков.

Родные края Германа Титова — живописный и вместе с тем суровый Алтай. «Космонавт-два» родился 11 сентября 1935 года в селе Верхнее Жилино Косихинского района Алтайского края. Мать Германа Александра ихайловна — простая женщина-

труженица, с утра до поздней зари хлопотавшая по хозяйству. Глава семьи — Степан Павлович, преподаватель русского языка и литературы, в двадцатых годах был свидетелем становления на алтайской земле новой жизни для тружеников села, на его глазах зарождались первые коммуны, закладывались основы будущего колхозного строя. Борьбе за светлую жизнь тружеников земли он и посвятил себя.

В доме Титовых вечерами допоздна горел свет. К Степану Павловичу приходили односельчане. Обсуждали события тех бурных предвоенных лет, читали книги, слушали игру на скрипке сельского учителя, влюбленного в классическую русскую литературу и музыку.

Свою любовь к книгам и музыке Степан Павлович сумел передать сыну Герману и младшей дочери, Земфире. Читать Герман начал рано — с пяти лет. Детская память на редкость крепкая. На всю жизнь Герман запомнил множество стихов Пушкина, Лермонтова, Маяковского. И сейчас, когда случается ему бывать в гостях у школьников, а это бывает часто, он мастерски читает стихи Маяковского, отрывки из поэм Пушкина.

«Майское утро» — так лирично назывался колхоз, в котором прошло детство Германа Титова. Это название пошло от старшего поколения односельчан, которые в первые годы Советской власти обосновали в здешних местах первую в округе коммуну. Трудились коммунары сообща, ломали старые устои крестьянской жизни. Это коммунары в двадцатые годы послали крестьянского парня Степана Титова учиться. Возвратился молодой учитель в родные края и сторицей вернул односельчанам свой долг, весь отдавшись воспитанию юного поколения. И сын его пошел в отца многими чертами.

Подростком познал Герман радость крестьянского труда. Косил росную траву, становился за взрослого к молотилке, подавал золотистые тугие снопы на стол машины, водил лошадей в ночное, пилил и колол дрова.

В местной школе-десятилетке быстро летели ученические годы. Пришла пора — стал пионером, юным ленинцем. Тот день, когда Герман вернулся из школы с красным галстуком на шее, в семье Титовых превратился в праздник.

Летом, когда Герман заканчивал десятый класс, к Титовым приехал в гости брат матери летчик Александр Михайлович Носов. Герман быстро сошелся с дядей Сашей. Увлекательные рассказы о жизни летчиков, о полетах породили у Германа мечту. На вопрос отца, кем он хочет быть, Герман стал отвечать: летчиком!

Пришла пора — Герман Титов стал курсантом летного

училища. Авиационные науки он усваивал хорошо, летать начал уверенно. В училище получил хорошие аттестации и в 1957 году стал летчиком-истребителем одной из боевых частей, стоявших на охране воздушных рубежей Ленинграда.

Воспитателями Германа Титова в авиационном полку были опытные военные летчики — капитаны Валерий Гуменников, Станислав Коротков и подполковник Николай Степанович Подосинов, имевший звание военного летчика первого класса. Герман Титов начал летать в полку на истребителях МИГ. Освоил программу полетов в простых метеоусловиях, затем в сложных и ночью. Летал на боевое применение, выполнял перехваты воздушных целей. Стал военным летчиком третьего класса, был удостоен очередного воинского звания — старший лейтенант.

В гарнизоне молодой летчик Герман Титов познакомился с Тамарой Васильевной Черкас. Вместе они ездили в выходные дни в Ленинград, прогуливались по проспектам этого замечательного города, встречали и провожали белые ночи на набережной Невы, пропадали днями в музеях, в Эрмитаже. Вскоре друзья поздравили жениха и невесту с законным браком, и в гарнизоне появилась еще одна семья летчика.

Когда Титову предложили перейти в создаваемую группу космонавтов, он не удивился, будто давно ожидал этого. Герман чутьем летчика понимал, что недалек старт человека в бездонные дали Вселенной. Комиссии единодушно признали его годным к полетам в космос.

Программу подготовки к полету Герман Титов осваивал успешно. Веселый, стремительный, порывистый, не любящий спокойной жизни, всегда в поиске, в раздумьях, общительный, острый на язык и верный на дружбу — таким его узнали звездные братья. Все испытания и трудности подготовки к полету переносил легко, с улыбкой, с юмором и задором. Видимо, эти качества и дали основание считать его кандидатом на первый полет в космос, вместе с Юрием Гагариным.

В канун исторического полета «Востока» Германа Титова приняли кандидатом в члены КПСС…

Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, Владимир Комаров, Павел Беляев, Алексей Леонов, Борис Волынов, Евгений Хрунов, Георгий Шонин, Виктор Горбатко составили ядро первой группы космонавтов. Все они летчики-истребители, примерно одинакового уровня летной подготовки — имели знаки военного летчика третьего класса, летали на самолетах МИГ-17 в простых и сложных метеоусловиях. Некоторые успели побывать в аварийных ситуациях: садились на вынужденную посадку,

катапультировались. Беляев и Комаров — с высшим академическим образованием. Попович освоил сверхзвуковой самолет МИГ-19. Молодые, крепкие, замечательные советские парни!

Перед началом занятий я представил всю группу главкому ВВС Главному маршалу авиации К. А. Вершинину. Главком побеседовал с каждым летчиком. Предупредил, что программа подготовки будет очень сложной, учеба — трудной и что нужна особая дисциплина. Беседа главкома явилась хорошим напутствием будущим космонавтам.

Первый день занятий. Наверное, он запомнился каждому из них, а мне особенно. Рано утром приехал я в Звездный городок, понаблюдал, как прошла утренняя зарядка. Полковник Евгений Анатольевич Карпов доложил, что группа к занятиям готова.

На первом часе занятий я объяснил будущим космонавтам программу их подготовки. Она была весьма разносторонней. В нее включались теоретические дисциплины, практические занятия и тренировки. Слушатели должны были изучить основы ракетной и космической техники, конструкцию космического корабля «Восток», астрономию, геофизику, космическую медицину и многое другое.

Космонавтам предстояло совершать полеты на самолетах для поддержания достигнутого уровня летной подготовки, тренироваться в макете кабины космического корабля, пройти испытания в специальных звукоизолированных сурдокамере и термокамере, совершить подъемы на большие высоты в барокамере, пройти тренировки на центрифуге, вибростенде и на спортивных снарядах. В программе много времени отводилось спорту, парашютной подготовке, прыжкам в воду, катапультированию, полетам на невесомость.

Занятия начались строго по плану. Преподаватели представляли собой лучшие силы высших учебных заведений — военных и гражданских.

Звездный городок утром оглашался пронзительным свистком инструктора по физкультуре. Рабочий день начинался с утренней зарядки. Проходили эти занятия только на открытом воздухе и в любую погоду. Нагрузка очень солидная, целенаправленная. Затем занятия в классах, на тренажерах, а перед обедом еще час для спорта — гимнастика, игры с мячом, упражнения на перекладине и брусьях, на батуте, с гантелями. Не были забыты и специальные спортивные снаряды для летчиков — лопинг, вращающееся колесо.

На первом этапе мы уделили много внимания парашютной подготовке. За короткий срок все слушатели совершили по 40

прыжков с различных высот, в разных вариантах. Об этом позаботился руководитель парашютной подготовки заслуженный мастер спорта СССР подполковник Николай Константинович Никитин, видный советский парашютист, установивший несколько мировых рекордов. Один из них — затяжной прыжок, в течение которого парашютист свободно падал свыше 14 с половиной тысяч метров.

Николай Константинович знал, что кое-кто из летчиков недолюбливал парашютизм. Мне самому не раз приходилось слышать от летчиков: легче сделать сто полетов, чем один прыжок.

С этой примерно фразы и начал свою работу со слушателями группы Николай Константинович. Потом он мне рассказывал, как Герман Титов заявил:

— Правильно. Лучше летать, чем прыгать.

— Значит, вы не любите прыгать? — спросил Николай Константинович Германа Титова.

— Не очень, но если надо, то буду, — был ответ.

— За прямоту — хвалю. А прыжки вы полюбите, — заверил инструктор, — обязательно полюбите.

— Сомневаюсь, — упрямо заявил Титов.

— Не сомневайтесь. Будете выпрашивать дополнительные прыжки, уверяю вас.

А ведь прав оказался этот удивительный человек, энтузиаст парашютного спорта. Полюбили парашютные прыжки космонавты. Полюбили потому, что Николай Константинович Никитин сумел увлечь этим видом спорта, имеющим большое прикладное значение для летчиков и космонавтов. И не только увлечь. Он много прыгал сам, демонстрируя свое высокое мастерство в воздухе. Прыгал с затяжкой, на воду, управлял своим полетом, точно птица. Он прыгал «штопором», показывая, как надо выходить из этого положения, пользуясь руками и ногами, как аэродинамическими рулями управления.

Парашютные прыжки — сложнейшее испытание для человека. Испытание на прочность характера, на мужество. Бывали случаи, когда летчики-космонавты во время тренировок попадали в непредвиденные обстоятельства, такие, когда надо было молниеносно принимать решение, и только одно, единственно правильное. Когда надо было развернуться как пружина, проявить всего себя, все свое самообладание.

Об одном таком случае я расскажу. Было это на парашютных прыжках.

В тот день все шло хорошо. Космонавты один за другим оставляли самолеты. Встречный поток наполнял белые купола.

Плыла навстречу земля. И только одного купола недосчитались тогда: Герман Титов попал в сложную ситуацию: стропы перехлестнулись. Купол сразу обвис, не успев наполниться воздухом. И тому, у кого это случилось, земля уже не плыла, а со свистом неслась навстречу. Все решали секунды. Вот тут-то и проявилось самообладание космонавта Германа Титова.

Расчетливым, спокойным движением он рванул кольцо запасного. Сработал! Но стропы этого запасного могли запутаться в главном. Помня об этом, Герман Титов двумя руками отбросил стропы главного парашюта в сторону. И как раз вовремя. Рывок. И вот уже взметнулся над ним тугой шелк.

Все это продолжалось не больше минуты. Но какая это была минута!

Программа парашютных прыжков успешно выполнена. Каждый слушатель получил инструкторское свидетельство и прикрепил к кителю ниже знака военного летчика куполообразный значок инструктора-парашютиста.

Замечательные преподаватели были у космонавтов по летной подготовке. Летчики совершали провозные полеты с нашими слушателями на «спарках», выпускали их в самостоятельные рейсы, поднимали в летающей лаборатории в стратосферу для экспериментов с невесомостью.

Много заботы и прямо-таки отеческого внимания проявил полковник Иван Михайлович Дзюба, Герой Советского Союза. Он многим летчикам помог стать зрелыми мастерами. Его хорошо узнали и полюбили космонавты. А он говорил им:

— Завидую вам, хлопцы! Сбросить бы мне два десятка лет — полетел бы в космос! — После небольшой паузы, полной глубокого раздумья, добавлял: — Ладно. Принимайте эстафету. Кое-чему вас научу, а дальше вы уж пойдете сами.

Рядом с полковником Иваном Михайловичем Дзюбой, под стать ему полковник Константин Дмитриевич Таюрский. Его летная биография тоже интереснейшая повесть. В самом начале войны он закончил школу военных летчиков и сразу вылетел на фронт. Когда в часть пришел новый самолет ПЕ-2, Константин Таюрский одним из первых в полку освоил эту строгую в управлении и пилотировании боевую машину. На его счету 137 боевых вылетов на самолете ПЕ-2.

Около 15 лет прекрасно водит тяжелые реактивные машины Анатолий Константинович Стариков. С его помощью на одном из самолетов типа ТУ-104 оборудовали летающую лабораторию для тренировки космонавтов к полетам в условиях невесомости. От летчика в этих экспериментах требовалось исключительное мастерство, самообладание, знание техники, высокие летные

навыки. Ведь те десятки секунд, когда машина, выведенная летчиком по параболе в горку, а затем на снижение, находится в невесомости, он также переносит это состояние невесомости. А ведь ему надо работать, управлять самолетом. Его подопечные в эти секунды спокойно плавали в бассейне невесомости, проделывая заданные упражнения. Это надо понять: там — тренировка, а здесь, в пилотской кабине, — работа, управление самолетом, в труднейшем режиме полета. Какая же воля нужна летчику, чтобы справиться с подобным новым необычным заданием!

Воли, умения управлять собой Анатолию Старикову не занимать. Он прошел суровую школу войны, удостоен звания Героя Советского Союза.

Полеты на невесомость — один из видов летной деятельности, который необходим для подготовки космонавтов. Словно в детской колыбели Таюрский и Стариков поднимали будущих космонавтов на крыльях своих самолетов в стратосферу, создавая вполне реальные условия невесомости. На земле создать эти условия искусственно каким-либо другим способом нельзя. А человек, собравшийся лететь в космос, должен сначала освоиться в аналогичных условиях, пройти школу полетов на самолетах. Только после этого он будет в состоянии работать в кабине космического корабля.

Космонавты должны быть готовы к перенесению всех испытаний и физических нагрузок, связанных с космическим полетом. Парашют — одно из средств приземления космонавтов. «Бассейн невесомости» дает представление и навык в ощущении космического полета. Но есть и такие этапы этого полета, как старт, выход на орбиту, снижение и связанные с этим перегрузки. Этим этапам соответствуют большие перегрузки, вибрации. Устранить их в принципе невозможно, можно только снизить.

Ускорения и перегрузки. Это одна из основных проблем космического старта, и, чтобы разобраться в ней хотя бы элементарно, надо уяснить некоторые истины. Одна из них гласит: чтобы искусственный спутник Земли мог выйти на орбиту и совершить по ней полет, ему надо сообщить первую космическую скорость. Она составляет около 8 километров в секунду, или около 29 тысяч километров в час. Зону земного притяжения может преодолеть тело, которому сообщили вторую космическую скорость — немногим более 11 километров в секунду. И наконец, существует третья космическая скорость, равная 17 километрам в секунду. На этой скорости тело может вырваться из пределов солнечной системы и направиться к другим звездным мирам, к другим галактикам.

Не будем говорить о третьей космической скорости. В наш век для полета человека в космос реальна первая космическая скорость, дающая возможность совершить орбитальный полет вокруг Земли. Освоена вторая космическая скорость для полетов на Луну, Марс и другие планеты.

Как бы ни совершенна была ракета-носитель, космонавту придется перенести большие ускорения и связанные с ними перегрузки при старте. К ним надо быть готовым и привыкнуть.

Лучшей тренировкой к перегрузкам являются «земные полеты» на центрифуге. В нашем Звездном на первом этапе подготовки космонавтов центрифуги не было. Она появилась несколько позднее. Приходилось пользоваться центрифугой в другой организации. Договорились, установили твердый график тренировок и стали «обкатывать» наших слушателей.

Перегрузки летчику знакомы. Заложил вираж и чувствуешь, как тебя вдавливает в сиденье. Начинаешь выводить самолет из пикирования, а невидимая сила затрудняет твои движения, прижимает намертво к креслу. Чем резче вывод из пикирования или больше крен виража, тем сильнее и властнее тебя захватывает в свои объятья враг, имя которому — перегрузка. Физически стойкий, привыкший к схваткам с этим врагом, летчик хорошо переносит это единоборство, выходит победителем.

Для чего нужно летчику переносить эти перегрузки? Военному летчику — для того, чтобы победить врага. В годы войны летчики-истребители знали, что если в воздушном бою на большей скорости он заложит более крутой вираж или выйдет из пикирования с большей перегрузкой, «переломив» свой самолет, то у него будут реальные шансы зайти в хвост более инертному противнику и уничтожить его. А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб считали, что гибкий маневр истребителя возможен только при больших перегрузках, когда темнеет в глазах и напрягаются до предела узлы крепления самолета. Хитрость хитростью, а физическая выносливость — основа победы.

Летчикам реактивных самолетов, людям сверхзвуковых скоростей, знакомы большие ускорения и перегрузки. Но от космонавта требуется больше. Проходят лишь минуты, в течение которых ракета от нулевой скорости достигает космической. Человек должен вынести это испытание.

Тренировкам на центрифуге мы уделили большое внимание. Будущие космонавты постепенно приучали себя терпеливо переносить большие нагрузки, понимая, что без этой практики их полет будет поставлен под сомнение. Поэтому слушатели группы тренировались на центрифуге, на вибростенде, на «качелях», в барокамере, термокамере, сурдокамере.

Если говорить образно, подготовку космонавта можно сравнить с прохождением через множество разноразмеренных дверей. За первой, широкой, в которую могут войти десятки и даже сотни людей, находятся другие двери. И с каждым шагом они становятся все более узкими.

Шаг за шагом, ступенька за ступенькой шел вверх космонавт, чтобы получить право стать командиром «звездного корабля». И каждый шаг, даже самый маленький, необычайно важен, так как без него не может быть следующего. Таков закон новой профессии.

Труд космонавта напряженный. Аэродром, лаборатории, классы… Самолеты, катапульты, действующие макеты кораблей… Необычное сочетание упражнений, необычные пробы, необычные дисциплины… Каждый день похож на другой лишь своим будничным началом: подъем, физзарядка, завтрак…

И в каждый день учебы врываются «залпы перепадов», дробь вибростендов, бешеная карусель центрифуги, зной тепловых испытаний и другие «атрибуты» этой профессии, рожденной звездным поиском человека.

Всего не расскажешь. Но даже если бы все, чем заполнен рабочий день космонавта, этот мир упорной борьбы, поисков и страстей, побед и разочарований, даже если бы можно было раскрыть его на ладони перед неискушенным читателем, не связанным с ним сердцем, — даже тогда вряд ли удалось бы избежать традиционного вопроса: «Но ведь это же на Земле?»

Да, все это «проигрывалось» во время подготовительных тренировок. А там… Иногда даже взрослому человеку неприятно входить в незнакомую темную комнату, потому что для него она — неведомое. А там, в условиях реального полета, это неведомое вырастает до гигантских размеров: ведь мы с каждым запуском стремимся пойти все дальше и дальше…

Космос и физическая культура. Соседство этих понятий сегодня естественно и прочно утвердилось в нашем сознании. Загадочный и суровый мир звезд впускает в свои владения только сильных и закаленных людей. Только такие могут совладать с перегрузками и победить невесомость. И еще: выработать выносливость, умение владеть собой, твердость воли, быстроту реакции, способность четко действовать в необычных условиях полета.

Летчиков-космонавтов можно встретить на лыжне и в бассейне, на теннисном корте и баскетбольной площадке, у массивной штанги и на пружинистом батуте. Нагрузка? Она велика. Так Алексей Леонов за последний год тренировок перед полетом проехал на гоночном велосипеде около 1000

километров, пробежал 200 кроссовых дистанций и 300 километров прошел на лыжах.

Недавно я просматривал летную книжку Германа Титова. В ней учтены все полеты на поршневых и реактивных, суммирован общий налет по типам самолетов. 772 раза садился Титов в кабины различных крылатых машин, сотни часов отсчитал стартовый секундомер за то время, что летчик находился в воздухе.

С этим багажом и пришел Герман в Звездный городок. Здесь начался новый этап: полеты, полеты, полеты… Самолет помог космонавту во многом. Ощущение высоты и скорости, перегрузок и невесомости — все это познавалось вначале за штурвалом реактивного самолета.

Уже будучи космонавтом, только за один год Титов налетал более 200 часов на сверхзвуковых реактивных самолетах разных типов.

В Звездном летают все. Летают потому, что это нужно для их будущей работы. И даже те, кто пришел в городок космонавтов без пилотских прав, сначала знакомились с небом. Лишь после того, как это знакомство стало близким и твердым, они получили «добро» на космический полет.

Летчики «вывозили» в небо Терешкову, Феоктистова, Егорова, Елисеева. А сами космонавты? Они готовились к жизни и работе в космосе упорно и вдохновенно. Днями, неделями, месяцами подряд шли тренировки.

Иногда считают, что космонавт только там, в полете, проявляет мужество, смелость, волю. А на земле просто тренировки. Будничная учеба. Дни в череде дней. Так ли уж все это просто? Так ли обычно?

Нет, те, кто так думает, ошибаются. Каждый шаг, каждая ступенька на космическом пути требуют мужества.

Просидеть в одиночестве долгие дни и ночи в сурдокамере — разве это не мужество? А испытание в барокамере? А центрифуга? А невесомость? Необычная практика. Не всякому она по плечу. Ведь из Звездного немало кандидатов было отчислено в свое время: не выдержали испытаний воли, требований дисциплины, физической нагрузки.

Учебные будни космонавтов — напряженный труд, учеба и еще раз учеба. Только этим была до предела заполнена жизнь обитателей Звездного — Центра подготовки космонавтов. А вне границ Звездного параллельно шла иная область нашей деятельности, о которой хочется рассказать особо.

СТРАНА СНАРЯЖАЕТ В ПОЛЕТ

Коллективы ученых, конструкторов, инженеров… — Академик Сергей Павлович Королев. — Космодром Байконур. — Космонавты изучают «Восток».

Звездный городок установил тесную связь с Академией наук СССР, с ее президентами — сначала с А. Н. Несмеяновым, затем с М. В. Келдышем.

Они вдохновили и зажгли желанием работать в области космонавтики целую плеяду видных ученых самых различных направлений. С нами уточняли задачи, высказывали свои соображения, давали ценные советы астрономы, биологи, физиологи, математики, астрофизики, специалисты в области динамики полета тел в атмосфере, стратосфере, космосе. Даже архитекторы предлагали, как целесообразнее и эстетичнее строить межпланетные станции в космосе. Пришлось их попросить о более насущном: как лучше, удобнее и красивее сделать кабину космического корабля «Восток», чтобы в ней было все целесообразно, удобно и красиво.

Конструкторские коллективы, а их было много, работали каждый над своими системами и агрегатами. Специалисты по ракетам и двигателям, создав ракеты определенной мощности, работали над иными конструкциями, с большей тяговооруженностью. Целые коллективы трудились над созданием систем связи, жизнеобеспечения космонавта в полете, средств навигации и т. д. В печати появились статьи, авторами которых были: Главный конструктор, Теоретик космонавтики, Главный конструктор космических двигателей, Главный конструктор средств космической связи. И каждый из них возглавлял коллектив.

Ныне любой человек может посмотреть установленную на Выставке достижений народного хозяйства СССР конструкцию «Востока», познакомиться в натуре с двигателями первой, второй и третьей ступеней ракеты-носителя, полюбоваться самим космическим кораблем. В павильоне «Космос» экскурсанты обозревают в натуре и сам «шарик» — космический корабль со всем его внутренним оборудованием. Все это теперь музейные экспонаты, они детище первого этапа космической эры.

Мне много раз приходилось бывать в конструкторском бюро академика Сергея Павловича Королева, под руководством которого были созданы различные ракетно-космические системы и сами первые спутники, запущенные в 1957-м и последующих

годах. К тому времени в основном был уже готов космический корабль «Восток», и мы имели возможность проводить тренировки на тренажере, имитировавшем условия полета настоящего корабля.

Сергей Павлович живо интересовался, как идет подготовка будущих космонавтов, в чем необходимо оказать помощь, расспрашивал почти о каждом кандидате. Его интересовало все: откуда родом, какую школу окончил, какой имеет налет и на каких типах самолетов летал, каков характер, привычки. Словно заранее хотел себе составить мнение о том, кого посылать первым, за кого подать свой голос на заседании Государственной комиссии.

Академику С. П. Королеву была близка и понятна душа летчика. Ведь сам он в тридцатых годах был летчиком, конструировал планеры и самолеты, сам испытывал их в полете, познал немало радости от удачных свершений и испил не одну чашу горечи неудач. Это он, молодой инженер-летчик, не раз повторял фразу, ставшую крылатой: «Космос начинается в метре от земли». Научившись летать на самолетах, парить на планерах, он на практике познал законы аэродинамики, удивительно полно сочетая в себе широкое теоретическое мышление с практикой. От первых успехов в начале тридцатых годов целых три десятилетия шел он труднейшим путем к своей мечте о полетах к звездам.

Создание ракетно-космических систем шло негладко. Немало было трений и неудач. Но когда возникали трудные проблемы или что-то не получалось, Сергей Павлович задорно смеялся и говорил:

— Это что! Вот когда у ГИРДа[6] вдребезги разлетались ракеты от взрыва, это да! Понимаете, мы, гирдовцы, бывало, наскребем деньжат на ракету, последние серебряные кольца поотбираем у родных и знакомых на пайку и начинаем эксперимент. И вдруг все летит на воздух, едва сами спасаемся от взрыва. И все же мы не унывали! А теперь отчего руки опускать? За нами вся страна, весь народ, партия. Одолеем!

И одолевали. Коллектив, который возглавлял Сергей Павлович Королев, умел находить нужные решения. Люди, работавшие в нем, не жалели ни сил, ни времени на любимое дело, беря пример с руководителя.

Многочисленные встречи с этим незаурядным человеком, большим ученым-практиком, крупнейшим организатором, умевшим широко мечтать и в то же время мыслить реальными категориями, оставили в моем сознании неизгладимое впечатление. Не хочется верить, сознание никак не может смириться с мыслью, что его уже нет среди нас.

Так и кажется, что вдруг откроется дверь, он войдет, озабоченный кучей проблем, крепкий, могучего телосложения человек с крупной головой мыслителя, и сразу начнет требовать, доказывать, отстаивать свою точку зрения. Если докажет, то успокоится, расцветет своей неповторимой «королевской» улыбкой. А если убедится в своей неправоте, тоже одарит улыбкой и скажет мягко, примирительно: «Ладно, давайте это забудем!»

Многое можно рассказать об этом удивительном человеке. Необычна его биография. Детство свое он провел без присмотра со стороны отца и матери, и, может быть, это обстоятельство приучило его с ранних лет к самостоятельности. Начальную школу окончил в Нежине, потом учился в Одессе. То были годы революционных бурь в стране, и любознательный мальчик рано понял, во имя чего идет борьба.

Сдружился с летчиками гидроавиационного отряда, благо, дом, в котором жил Сережа, находился по соседству с месторасположением авиаторов. По-детски влюбился в авиацию, в небо, и мечта о полетах стала путеводной звездой всей его жизни. Он помогал механикам ремонтировать и готовить самолеты к вылетам. Однажды Сереже здорово повезло: его взяли в полет, и он познал великое для себя счастье взглянуть на город и на искрящееся море с высоты.

В августе 1924 года Сергей Королев окончил стройпрофшколу, получил соответствующее удостоверение, а вместе с ним и еще один любопытный документ. То была справка о его работе в кружке планеристов, в котором он создал планер собственной конструкции. К тому времени юный энтузиаст авиации проштудировал, как он говорил, гору специальной литературы по авиационному конструированию и уже сам читал лекции.

В восемнадцать лет Сергей Королев окончательно решил стать специалистом в области авиации. Он переехал в Киев, поступил учиться. В свободное время трудился над очередной конструкцией планера. Зарабатывал себе на жизнь разноской газет, участием в съемках фильмов, работал грузчиком, кровельщиком. Основная же его работа — занятия в авиакружке при Политехническом институте.

В Москве на здании Высшего технического училища имени Баумана ныне установлена мемориальная доска, на которой высечены профиль С. П. Королева и надпись, гласящая, что именно здесь в двадцатые годы стал инженером будущий академик, Главный конструктор ракетно-космических комплексов. Из Киева в Москву студент 3-го курса Сергей Королев

перевелся в 1926 году. В МВТУ он читал самозабвенно учебники Н. Е. Жуковского, слушал лекции С. А. Чаплыгина, В. П. Ветчинкина, продолжая работу над созданием планеров, а затем начал конструировать самолет.

Планеры испытывали сначала в Подмосковье, потом в Крыму — в Коктебеле. Много раз Сергей Королев сам парил на своих планерах в восходящих потоках, а в 1929 году уже овладел самолетом, летая на «Авро», делал фигуры высшего пилотажа.

Своеобразным этапом в конструкторской деятельности С. П. Королева явилось создание планера СК-3, названного конструктором «Красная звезда» (в честь газеты «Красная звезда»). Планер представлял собой одноместный парящий аппарат, позволявший выполнять фигуры высшего пилотажа. 28 октября 1930 года летчик В. А. Степанчонок на 7-м Всесоюзном слете планеристов совершил смелый полет на планере «Красная звезда», выполнив на нем впервые в мире три петли Нестерова.

Это было сенсацией, триумфом молодого конструктора. Только сам он не мог видеть рекордного полета своего планера: Сергей Павлович заболел брюшным тифом, и его срочно увезли в больницу в Феодосию. Вскоре тиф дал осложнение на среднее ухо, и больного пришлось везти в другую больницу, в Москву.

— Милые шутки судьбы, — говорил по этому поводу много лет спустя Сергей Павлович и добавлял: — Если бы эта шутка была единственной. Сколько их было!

В этом полушутливом, полугрустном признании Сергея Павловича содержалось, к сожалению, немало горькой правды. Действительно, на его жизненном и творческом пути встречалось немало трудностей, испытаний, неудач, и нужно было обладать огромным мужеством, верой в свои силы, быть гражданином своей Родины, чтобы побороть эти трудности, добиться осуществления заветной мечты своей жизни!

В начале тридцатых годов выпускник МВТУ, а затем молодой инженер С. П. Королев познакомился с трудами в области ракетостроения и межпланетных сообщений, встретился с К. Э. Циолковским, Ф. А. Цандером и загорелся мечтой строить ракеты и летать на них.

Дипломным проектом выпускника МВТУ Сергея Королева был самолет СК-4. Дипломант работал над проектом самолета и над самой машиной, которую вскоре построили по решению Центрального совета Осоавиахима под руководством А. Н. Туполева. Проект был одобрен, а когда он воплотился в дерево и металл, на новой машине стал летать сам конструктор.

Много лет я работаю членом редколлегии журнала «Авиация и космонавтика» (до 1962 года журнал назывался «Вестник

Воздушного флота»). Читаю этот журнал, а также журнал «Самолет» с начала своей летной службы — с 1929 года. На их страницах печаталось немало сообщений о новинках в области авиации, и в частности о работах С. П. Королева. На обложке журнала «Вестник Воздушного флота» № 2 за 1931 год помещена фотография самолета конструкции С. П. Королева. На фотографии — двухместный подкосный моноплан с крылом толстого профиля, расположенным над фюзеляжем. Аэродинамические формы машины — обтекаемые, напоминающие компоновку истребителей, созданных 10 лет спустя. Эта фотография и статьи, а также материалы о самолете СК-4, опубликованные в журнале «Самолет», дают представление о смелости конструкторского поиска, незаурядных способностях и находках С. П. Королева.

Несомненно СК-4 по тем временам являлся удачной конструкцией, самолет имел хорошую перспективу. Достаточно сказать, что эта машина, имевшая двигатель мощностью всего лишь 60 лошадиных сил, брала запас горючего, обеспечивавший 20-часовой полет. Самолет мог подниматься на высоту 4 тысячи метров, развивал скорость до 160 километров в час и предназначался для дальних перелетов на расстояния до 3 тысяч километров. Такие характеристики по тому времени были весьма высокими.

Если говорить словами самого Сергея Павловича о судьбе СК-4, то надо лишь повторить его фразу о шутках судьбы. К сожалению, надеждам, возлагаемым на этот самолет, не суждено было сбыться по очень простой причине: в очередном полете из-за отказа двигателя СК-4 потерпел аварию. Самолет упал на крышу ангара и разбился. Пилотировавший его летчик Д. А. Кошиц остался жив, получив незначительные ушибы. Под обломками самолета погибли радужные надежды его конструктора.

Неудачи конструктора… С ними знакомы многие энтузиасты новой авиационной техники. Не явился исключением в этом отношении и Сергей Павлович. Но он стойко переживал неудачи, устремляясь в будущее, к новым свершениям. Неукротимый дух человека-творца жил в нем всегда.

Именно так было после аварии СК-4. Сергей Павлович стал работать над новыми конструкциями, его увлекали новые планы. Об этом свидетельствует анкета журнала «Самолет» за 1936 год, обращенная к нашим авиаконструкторам с вопросом: «Над чем вы работаете?» В журнале на этот вопрос первым дал ответ конструктор С. П. Королев.

«В ближайшее время, — писал Сергей Павлович, —

выходит в первый полет пассажирский 6-местный монопланер СК-7 моей конструкции. К большому сожалению, эта машина выходит из постройки со значительным опозданием, так как была спроектирована еще в конце 1934 г. …Полетные испытания СК-7 представляют большой интерес для проверки на практике расчетных данных подобных машин и, в частности, для выяснения вопроса о максимальных возможных перегрузках монопланеров… В текущем году я буду работать, по-видимому, еще над двумя машинами для полетов на буксире. Одна из них — рекордный двухместный планер, вторая — мотопланер со вспомогательным мотором небольшой мощности».

Из сказанного ясно, что С. П. Королев с самого начала своей конструкторской деятельности шел не проторенными путями, а решал неизведанные проблемы авиации. Создание планера для высшего пилотажа, на котором впервые в мире были совершены петли Нестерова, и разработка рекордных мотопланеров оригинальных конструкций заслуженно ставят его имя в ряд выдающихся авиационных конструкторов. Но к этому надо добавить, что именно в тридцатые годы он «заболел» проблемой реактивного летания и межпланетных полетов. Он видел будущее авиации и космонавтики вперед на целые десятилетия и уже тогда соизмерял свои силы, готовил себя теоретически, обогащался практикой к грядущим проблемам.

В 1932 году Сергей Павлович возглавил коллектив работников ГИРД. Его незаурядные способности и организаторский талант позволили гирдовцам создать целое семейство ракет, решить множество проблем, связанных с реактивным движением. Эстафета К. Э. Циолковского оказалась в надежных руках. Гирдовские ракеты взлетали все выше и выше, а тяговооруженность их росла с каждым новым экспериментом.

Мое личное знакомство с Сергеем Павловичем Королевым состоялось в то время, когда он, будучи Главным конструктором ракетно-космических комплексов, целиком был занят проблемами космонавтики. Это был выдающийся ученый, обладающий замечательными качествами настоящего конструктора-экспериментатора.

Смелость С. П. Королева как экспериментатора иногда вызывала удивление даже тех, кто его знал годами. Не могу не вспомнить такого случая. Было это вскоре после первого в мире полета в космос, совершенного Юрием Алексеевичем Гагариным. На небольшой срок мы улетели отдыхать на Черноморское

побережье.

После пыльного и неуютного Байконура с его резкими ветрами и неприветливой степью, после тревог и волнений, неизбежных при проведении эксперимента, очень приятно было провести хоть несколько дней на берегу моря, любуясь его синевой и небесной лазурью, потолковать о полотнах Айвазовского или просто поплавать на пенных волнах Черноморья.

Вместе со всеми отдыхал, как говорят, и телом и душой Сергей Павлович. Только отдых его был весьма условным: он то и дело возвращался к мысли о предстоявшем новом космическом полете, запланированном на август. Была определена программа этого полета: космонавт должен был совершить не один виток, а три и пробыть в состоянии невесомости не полтора часа, как Юрий Алексеевич Гагарин, а почти пять часов. Такая программа, конечно, означала крупный шаг вперед по сравнению с первым полетом, и на трехвитковом полете сошлось подавляющее большинство специалистов, особенно представителей медицины. Для них состояние невесомости являлось тайной за семью печатями, неясными были последствия такого эксперимента для человеческого организма, и они, естественно, хотели идти по этому пути с максимальной осторожностью.

Как-то на берегу во время прогулки Сергей Павлович начал со мной разговор на эту тему. По всему было видно, что к этому он готовился, у меня также было свое мнение по намечаемой программе. Сергей Павлович без обиняков задал мне вопрос:

— Как ваши летчики, способны на большее?

— Считаю, что способны, Сергей Павлович.

— А если поговорить с ними?

— Это можно. Они тоже здесь. И Титов и Николаев. На что их будем ориентировать?

— Я думаю, надо на сутки. Семнадцать витков. Тяжело будет, но зато мы быстро двинемся вперед! Целый этап!

— Физиологи будут отчаянно сопротивляться, — высказал я опасение, — с медициной будет целая война.

— Надо не бояться риска. Если он обоснован и если есть уверенность в успехе. Встретимся с космонавтами. За ними решающее слово.

Такая встреча состоялась. Надо сказать, что Герман Степанович рьяно ухватился за идею суточного полета и с таким жаром стал отстаивать ее перед Сергеем Павловичем, что тот, смеясь, перебил Титова:

— Чья же это мысль? Моя или твоя? Кто кого агитирует?

— Мысль общая, значит, она верная! — горячо заявил Герман

Степанович.

Вскоре состоялось заседание комиссии. И не одно и не два. Были споры, возражения. Но постепенно на точку зрения С. П. Королева становилось все больше и больше сторонников, и она победила. Как известно, 6 августа 1961 года мы проводили в суточный полет Германа Титова, и он успешно выполнил свою программу.

Идут годы. Среди нас нет Сергея Павловича, но остался коллектив создателей ракетно-космических комплексов, выпестованный этим замечательным человеком, остался яркий, пример его жизни, полной неукротимого поиска, остались его земные дела, теплота и душевность его характера, которые, нас вдохновляют на новые свершения на земле и в космосе.

Таким же сильным, творчески зрелым, унаследовавшим замечательные традиции ракетчиков тридцатых годов, был и другой творческий коллектив, занимающийся созданием космических двигателей. Этот коллектив создал двигательные установки, мощность которых в полете измеряется многими десятками миллионов лошадиных сил.

Широкая аудитория теперь знакома с мощным жидкостным ракетным двигателем кислородного класса РД-107 «Восток». Этот двигатель создан конструкторским коллективом, зародившимся еще в 1929 году в составе Газодинамической лаборатории в Ленинграде.

Отечественный двигатель РД-107 «Восток» — первый в мире серийный двигатель, работающий на высококалорийном топливе: жидком кислороде и углеводородном горючем. Завидная судьба у двигателя этого типа: с его помощью на околоземную орбиту были выведены многие искусственные спутники Земли и поднялся в космос первый космонавт Юрий Алексеевич Гагарин.

В создании ракетно-космических комплексов участвуют главные конструкторы ракет, двигателей, систем управления, комплекса наземного оборудования и других бортовых и наземных систем. Академия наук СССР учредила Золотую медаль имени К. Э. Циолковского. На этой медали высечены слова:

> «За выдающиеся работы в области межпланетных сообщений».

В 1958 году первая такая медаль была вручена Главному конструктору ракет и космических кораблей, вторая — Главному конструктору ракетных двигателей, третья — Главному конструктору системы управления ракетами. В последующие годы этой медалью были награждены наши космонавты, выполнившие полетные задания в космосе.

Целый ряд таких коллективов, возглавляемых главными конструкторами, в творческом содружестве, единым фронтом решали проблемы создания ракетно-космических комплексов. Их труды и творческие поиски привели к рождению первых спутников, лунников и известных впоследствии систем «Восток», «Восход», «Союз», «Полет», «Протон», «Космос», «Электрон», «Зонд», «Молния» и других.

Впервые я присутствовал при пуске ракет в 1960 году. В самом начале весны мне предложили лететь на космодром Байконур вместе с группой руководителей различных организаций, учеными, специалистами-ракетчиками. Был приятно удивлен, когда из иллюминатора самолета среди голых песков увидел новый город — жилые массивы, производственные корпуса, небольшие деревца недавней посадки.

Стартовая площадка с готовой к пуску ракетой невольно вызывала к себе уважение, она свидетельствовала об огромных успехах советской науки, экономики, всего нашего строя. Ракета, словно живая, могучая, устремленная в небо, высилась на стартовом столе, готовая рвануться к звездам. Это высотное сооружение мы видели за десятки километров, так что, когда ехали к нему, времени для размышлений было достаточно.

15 мая 1960 года был взят еще один важный рубеж в истории советской космонавтики: мощная ракета взяла старт, унося под обтекателем космический корабль, в кабине которого находился груз, равный весу человека. В сообщении ТАСС, опубликованном во всех газетах, говорилось об успешном запуске в космос корабля, вес которого составлял более четырех с половиной тонн. Это был технологический пуск для отработки всех систем ракетно-космического комплекса.

После вывода на орбиту полет корабля был стабилизирован. Система автоматической стабилизации сработала безотказно. Это было весьма важно для предстоящего полета человека в кабине корабля.

Четверо суток корабль летал вокруг Земли по заданной орбите. На пункт управления непрерывно поступала информация. В кабине поддерживались условия, необходимые для жизни и работы космонавта. Программа полета была выполнена, и на борт послали команду с Земли на спуск. Корабль приземлился в заданном районе.

Эксперимент блестяще удался. 19 августа состоялся пуск еще одной ракетно-космической системы. На этот раз в кабине корабля находились подопытные собачки — Белка и Стрелка. Когда они вернулись на Землю в своем контейнере и врачи после первого осмотра объявили о том, что их состояние хорошее, стало

ясно: настала очередь лететь в космос человеку.

Казалось, все было готово к старту человека в космос. И все же 1 декабря 1960 года вновь был послан на орбиту корабль с собачками Пчелкой и Мушкой на борту и другими мелкими животными, насекомыми и растениями. Полет протекал нормально, но на завершающем этапе, в связи с тем что снижение прошло по траектории, отличной от расчетной, корабль прекратил свое существование. Конструкторы занялись устранением причины дефекта.

Космодром всю зиму переживал напряженные дни. После неудачного финиша корабля с Пчелкой и Мушкой на стартовой площадке подготовили к пуску другую ракету. Она унесла на орбиту тяжелый искусственный спутник Земли весом около шести с половиной тонн. А через неделю после старта этого гиганта состоялся новый пуск автоматической межпланетной станции к Венере.

В марте четвероногая путешественница Чернушка вместе с «Иваном Ивановичем» и другими обитателями кабины стартовала в космос и вскоре благополучно возвратилась на Землю. Автоматическая система посадки сработала отлично.

Осень и зима были периодом напряженной работы в конструкторских бюро и на предприятиях. В итоге этой деятельности была осуществлена серия блестящих запусков.

Бурлила жизнь в эти месяцы и у нас в Звездном городке. Историк Звездного заносил в книгу все новые и новые записи:

> «В спортивном зале оборудован батут», «Произведены испытания ротора и начаты тренировки слушателей», «Начата постройка второго учебного корпуса».

В каждый мой приезд в Звездный Евгений Анатольевич Карпов с гордостью докладывал о том, как обрастал своим хозяйством городок космонавтов, как шла подготовка слушателей. Мы подолгу просиживали за учебными планами и графиками, экономя учебное время, сжимая «в гармошку» прежние наметки. Надо было успеть хорошо подготовить человека к космическому старту. Помогало то, что кандидаты в космонавты добивались хороших успехов, опережая график.

Зимой мы договорились с Сергеем Павловичем Королевым о тренировках космонавтов на одном из заводов, в настоящем космическом корабле. Весть об этом в Звездном городке была встречена возгласами «ура». В назначенное время группа слушателей прибыла в цех завода. Здесь их встретил Сергей Павлович со своими помощниками. Будущие космонавты знали

об этом ученом-конструкторе, о том, какую роль он играет в создании ракетно-космических комплексов и запусках их, но не были с ним знакомы. И вот — первые минуты знакомства.

Сергей Павлович придирчиво с минуту глядел на летчиков, возможно прикидывая в мыслях и пытаясь ответить на вопрос: кому доверить свое детище, плод мыслей и труда многих сотен людей, в чьи руки вручить судьбу эксперимента в космосе? Справятся ли?

И летчики поняли состояние Сергея Павловича, притихли, посерьезнели. Но это длилось буквально минуту, не больше. Сергей Павлович улыбнулся, стал обаятельным, серьезным и остроумным собеседником, умеющим шутить и ценить шутку собеседника, главное же — вести разговор о деле непринужденно. Расспросил, как идут тренировки, какую степень перегрузки переносят на центрифуге. Кто-то сказал, что трудновато в термокамере. Начался разговор о термозащите космического корабля.

— Сегодня начнете тренировки в кабине корабля. Обживайте корабль. Если возникнут предложения, не держите их в себе, предлагайте. Обсудим. Вам летать, вы летчики, мы на вас работаем. — Сергей Павлович подвел ребят к кораблю, любовно погладил широкой ладонью обмазку и одному из помощников дал распоряжение начать тренировки.

Начались тренировки в кабине корабля. Слушатели группы Ю. А. Гагарин, Г. С. Титов, А. Г. Николаев, П. Р. Попович и другие побывали в корабле, обжили его. Обживали критически, придирчиво, прикидывая, насколько удобно в нем работать. Все интересовало и не могло не интересовать летчиков. Они высказали ряд предложений. Сергей Павлович особо заинтересовался предложением Титова, разговорился с ним. Впоследствии на космодроме и в Москве космонавты неоднократно встречались с С. П. Королевым, обсуждали различные проблемы полетов, увлекаясь, заглядывали в будущее космонавтики.

К началу весны, когда над Звездным городком зашумели свежие ветры, а воздух наполнился смолистыми теплыми запахами, программа подготовки первой группы была закончена. Провели испытания и экзамены. Нагрузки были большими, летчики их выдержали. По теоретическим дисциплинам экзамены принимали видные ученые. Они остались довольны ответами слушателей.

Человек к полету в космос был готов. Остался еще один этап: дать «провозные» молодым космонавтам на космодроме, включить их в жизнь стартовой команды, командного пункта и

других объектов. Нужно было дать им представление о том, как готовится и осуществляется полет на всех его этапах, от доставки ракеты на стартовый стол, заправки ее и до пуска, посадки, а затем поиска корабля после приземления.

Мы прилетели в Байконур в марте 1961 года. Ярко светило солнце, степной по-весеннему сочный аромат вдыхался полной грудью. Космонавты впервые видели космодром. Глаза у всех были полны задорного блеска от новизны впечатлений. Они выспрашивали ветеранов городка об их жизни, быте, работе. Как и в Звездном, здесь царило удивительное сочетание готового, обжитого, благоустроенного с временным — с кранами новостроек.

Больше всего космонавты находились на командном пункте и на стартовой площадке. Сергей Павлович Королев и хозяева космодрома постарались ввести космонавтов в курс всех участков огромного научно-технического комплекса, с тем чтобы они не только знали, но и были уверены в надежности запусков.

В присутствии космонавтов 25 марта 1961 года состоялся запуск очередного корабля с животными на борту. В кабину посадили собачку. Она была веселой, забавной, всем понравилась. Только прежняя кличка Дымка не пришлась по душе, и Юрий Гагарин предложил переименовать ее в Звездочку. Все одобрили это предложение. В космос она полетела с новой кличкой — Звездочка.

Старт космического корабля на всех космонавтов произвел огромное впечатление. В ходе подъема ракеты на высоту и в период всего полета каждый из них был на определенном участке, работал самостоятельно или стажировался. После старта они наперебой рассказывали друг другу о виденном на космодроме. И как вывод, задавали мне один и тот же вопрос:

— Когда наш черед?

— Теперь скоро. Даже скорее, чем вы думаете.

И вот исторический момент наступил. Пусть расскажут читателям об этом скупые записи моего дневника тех незабываемых дней.

УТРО КОСМИЧЕСКОЙ ЭРЫ

Страницы дневника. — Подготовка к старту «Востока». — Заседает Государственная комиссия. — Напутствие С. П. Королева. — Радиоразговор космонавта с Землей.

2 апреля 1961 года. Какой длинный, насыщенный событиями день, и как он быстро промчался. «С добрым утром» сказали мы друг другу в Москве, а «Спокойной ночи» пожелали в ставшем уже обжитым домике космодрома. В соседней комнате спят Гагарин и Титов, ушел отдыхать Евгений Анатольевич Карпов, все дневные хлопоты остались позади, и теперь можно полчасика уделить дневнику. Ничего не поделаешь, привычка: дневник веду давно, с того дня, когда впервые сел в кабину самолета. Писал в тридцатых годах, когда летал в суровых условиях Дальнего Востока и Арктики, выкраивал время для записей в годы войны, а сейчас, когда мы готовимся к величайшему событию в истории человечества — к полету человека, нашего советского человека в космос, не писать невозможно.

Утро. С чего оно началось и когда? Проснулся как по заказу — ровно в пять и сразу вспомнил, что остались позади многочисленные совещания на самых различных уровнях, вплоть до Правительственной комиссии, поездки на предприятия, в НИИ и другие организации. Огромная, титаническая работа многих коллективов ученых, конструкторов и рабочих принесла свои результаты: Правительственная комиссия дала «добро» на первый полет человека в космос.

— Надолго? — опять с едва уловимой ноткой тревоги в голосе спросила поздно вечером Мария Михайловна. Сколько раз собирала она меня в дорогу? Тысячи! И все не привыкла, все волнуется.

— На недельку-другую.

— Будем ждать. Счастливых посадок!

До свидания, Москва! Машина мчится по пустынным улицам. Каменный мост, Большой театр, улица Кирова, Комсомольская площадь с ее тремя красавцами вокзалами, Сокольники. Все это осталось позади.

Ночью выпал снег, за городом настоящая русская зима. Алеет предутренней зарей восток. Снежные наметы иссиня-голубые. Загородные перелески стоят припушенные ночной метелью. Зима! А что там, на космодроме? Метеорологи дали хороший прогноз, но ведь погода, как говорят летчики, дама капризная.

Взошло солнце. Утренний ветерок разметал клочья облаков,

и небо стало бездонно-голубым. День будет хорошим. Во всяком случае, летным.

На аэродроме все готово к отлету. В самолеты погружены необходимые вещи, никто не опоздал. На космодром летит группа космонавтов, инженеры, врачи, кинооператоры.

Спокойных нет. Но каждый старается скрыть свое волнение, настроение приподнятое. Старшие групп проверяют явку людей, докладывают о готовности к вылету.

Занимаем места в самолетах. В нашей машине летят трое космонавтов, один из главных конструкторов, специалисты-медики, инженеры.

В назначенное время взлетели. Ветер был попутным, и мы без промежуточной посадки прилетели в пункт назначения.

Солнцем проводила нас Москва, солнцем встретил космодром. Мы вышли из самолета и невольно стали щуриться от ослепительных лучей. Из зимы — сразу в лето. Тепло, даже жарко.

Тепло не только от солнца. Тепло от душевной, товарищеской встречи на аэродроме. Веселой шуткой встретил нас Сергей Павлович Королев. Он сразу же отпустил остроту в адрес врачей, потом досталось синоптикам. Нашел что сказать почти каждому из прибывших.

— Ну, как «там»? — Сергей Павлович отвел меня в сторону и задал вопрос, понятный обоим.

Коротко рассказал о том, что произошло в Москве за последние дни. Вести были хорошие, и настроение Королева стало еще лучше. Он рассказал, как шла работа по отлаживанию отдельных систем корабля. Тут же назвал ориентировочный срок готовности к пуску.

— Как видите, в вашем распоряжении срок немалый. Чем думаете заняться?

— Тренировками.

— Правильно. Полезно, чтобы космонавты основательно повторили порядок ручного спуска, не забыли связь, тренировки в скафандре. Это очень, очень важно.

— Все это предусмотрено планом. Занятия начнем сегодня же.

— Ну, зачем так спешить? После перелета и отдохнуть надо. Акклиматизироваться.

Во второй половине дня мы все же организовали занятия с космонавтами, которые завершились игрой в волейбол. Играли с увлечением все: Гагарин, Титов, Николаев, Попович, Быковский и другие. Они еще не знали ответа на главный вопрос: кому лететь?

Накоротке удалось побеседовать с Главным конструктором

космических двигателей. Этот человек — большой ученый. Ракетами занимается много лет. Его здесь зовут «богом огня». Если посмотреть на пуск мощной ракеты, когда стартовый стол тонет в гигантских клубах дыма и огня, то станет понятно, почему его так называют.

6 апреля. Основным событием дня было техническое совещание. Вот уж поистине это был «совет богов». На совещание явились все главные конструкторы — двигателей, систем связи, оборудования, управления и другие. Каждый из них представлял большие коллективы ученых, конструкторов, инженеров, техников, рабочих. Наглядно видно, что полет в космос — концентрированное выражение современных успехов нашей науки, техники, всей советской экономики, своеобразный сплав мысли и промышленного могущества страны.

Прямо из самолета явился на совещание прилетевший из Москвы председатель Государственной комиссии по пуску корабля «Восток».

Первым обсудили доклад о готовности системы регенерации воздуха в кабине корабля «Восток». Состоялся серьезный разговор, слышались предложения, критические замечания. Суть разговора сводилась к тому, чтобы обеспечить отличную работу системы на много суток, хотя сам одновитковый полет рассчитывается менее чем на два часа.

Каковы результаты испытаний скафандра, кресла космонавта, парашютной системы, всей автоматики приземления корабля? На эти вопросы ответил второй докладчик. Он оперировал последними данными, полученными в результате пусков космических кораблей с манекенами космонавта. Мне пришлось быть на контрольных пусках, и я высказал свое мнение о готовности этих систем к полету.

Итог совещания: окончательно разработано задание космонавту на одновитковый полет. Подписать этот документ выпала честь С. П. Королеву, М. В. Келдышу и мне.

Первое задание летчику-космонавту на первый полет в космос!

За долгие годы работы авиационным командиром мне довелось подписать не одну сотню полетных заданий. В годы войны было и так, что экипажи посылались во имя победы на такие задания, возвращение из которых было маловероятным. Мы, командиры, с болью в душе подписывали такие задания. И все же, признаться, не приходилось испытывать такого волнения, как сегодня.

Пока шло совещание, космонавты проходили тренировки. Во второй половине дня космонавты старшие лейтенанты Гагарин и

Титов надевали свои скафандры и под руководством специалистов подгоняли подвесную систему парашюта. Затем уточняли действия космонавта в кресле в момент катапультирования.

В наш домик я вернулся вместе с космонавтами около 11 часов вечера. Мы вместе ужинали, много говорили о том, как идут тренировки. Пристально приглядывался к каждому, особенно к Гагарину и Титову, старался подмечать любую мелочь в их поведении. Ведь надо дать ответ на вопрос: кто?

В самом деле, кто? Ребята давно уснули, а я в раздумье сижу, еще и еще раз воскрешаю в памяти все, что было характерным в индивидуальной подготовке космонавтов. Кого рекомендовать в первый полет: Гагарина или Титова? И тот и другой — отличные кандидаты, оба прекрасно подготовлены. И тренеры, и инструкторы, и врачи высказываются так, словно посылать в полет надо не одного, а двух космонавтов. Оба достойны. А из двух надо избрать все же одного.

Вспомнились такие штрихи. Космонавты проходят тренировки. Вот один из них работает в скафандре, делает корректировку глобуса, ведет связь. Каждое действие отточено, весь он собран, целеустремлен. Молодчина!

Другой штрих. Совершает облет района предполагаемого приземления. Пристально смотрит вниз, на те места, где придется приземляться. Вид для парашютиста не из приятных — большие участки бесснежной обледенелой земли. Кто-то из ребят, вздохнув, сказал:

— Да, здесь можно крепко приложиться.

Что это, уж не боязнь ли трудностей?..

Но все это штрихи прошлого. В ходе тренировок и испытаний космонавты сумели обрести необходимые знания, навыки и, пожалуй, самое главное, закалить свою волю, укрепить себя духовно, подготовить к любым трудностям полета. И если чаша весов на первый полет клонилась в пользу Юрия Гагарина, то при этом имелось в виду, что вслед за первым, одновитковым полетом предстояло совершить вскорости более сложный, а значит, более трудный рейс. Многим специалистам, да и мне самому кажется, что на второй полет больше подходит Герман Титов.

Впрочем, с выводами нельзя спешить. Время еще есть.

Часы показывают 12 ночи. Наступают новые сутки, новые дела. Пора отдохнуть.

7 апреля. С утра три часа занимался с космонавтами. Отшлифовывали действия космонавта при ручном спуске, а также после приземления. Молодцы, действуют отлично. Один из космонавтов невзначай обронил фразу:

— Пустая трата времени. Ведь автоматика сработает как часы.

Это насторожило. Попросил высказаться по этому поводу Юрия Гагарина. Тот ответил незамедлительно, убежденно:

— Автоматика не подведет. Это верно как дважды два. Но если я уверен, что в крайнем случае смогу совершить более длительную, хотя бы в течение многих суток, аварийную посадку сам, с помощью ручного управления, то веры в благополучный исход полета у меня прибудет вдесятеро. А лететь надо только с безграничной верой в успех.

А Герман Титов добавил:

— Мне бывалые летчики говорили: если летчик идет в полет, как на подвиг, значит, он не готов к полету. Космонавт — тот же летчик, и он должен быть готовым ко всем вариантам полета, в том числе и к аварийному.

Кажется, высказались начистоту, не закрывая глаза на риск и опасности. Это хорошо. Терпеть не могу, когда люди обходят острые углы и мыслят гладко, кругло.

После тренировок — два часа занятий спортом. Разминка, бег, игра в мяч, настольный теннис. Привез с собой из Москвы все необходимое для игры в бадминтон. Стали играть, увлеклись. С непривычки ребята изрядно «мажут», подшучивают друг над другом, но постепенно волан начинает летать все быстрее и настильнее.

Этот день был напряженным не только для нас, но и для кинооператоров. Были сделаны съемки на спортплощадке, в общежитии, в столовой. Кинооператоры — наши спутники, они не только ведут съемки, но и добросовестно занимаются с нашими космонавтами, обучают их искусству киносъемки.

Говорил по телефону с Москвой, доложил о ходе подготовки к полету, о предполагаемом сроке пуска.

Мне сообщили, что, по сведениям печати, американцы планируют полет человека в космос (баллистический прыжок) на 28 апреля. Торопятся. Вряд ли нужна в этом деле торопливость, а тем более погоня за сенсацией. Ведь у американцев в конце марта была большая неудача — капсула «Меркурий» не отделилась от ракеты-носителя и затонула в океане. Тут есть над чем подумать.

Вечером смотрели кинофильм «Осторожно, бабушка». Пустышка. Ребята с большим вниманием посмотрели короткометражный фильм о полетах космических кораблей с манекенами и животными. Съемки удались, особенно натурные. Восхищает четкость работы стартовой команды, пунктов управления полетом, точность приземления кораблей.

8 апреля. Утро, как обычно, солнечное, теплое. Состоялось

заседание Государственной комиссии по пуску космического корабля «Восток» с человеком на борту. В работе участвовали главные конструкторы, академики и ряд видных специалистов-ракетчиков. Рассмотрели и утвердили задание на космический полет. Заслушали доклады о готовности средств поиска космонавта и корабля после приземления.

Затем состоялось закрытое заседание. Решали вопрос: кто полетит.

Мне были даны полномочия назвать кандидатом Гагарина Юрия Алексеевича, а его дублером — Титова Германа Степановича. Комиссия единогласно согласилась с этим мнением.

Затем после довольно жарких дебатов было решено пригласить на старт и финиш спортивных комиссаров для регистрации данных полета как мирового рекорда. Горячо поддержал это предложение председатель Государственной комиссии. В заключение решили провести еще одно официальное заседание и в торжественной обстановке утвердить решение о первом кандидате в полет и его дублере.

Заседание закончилось, и мы шумной группой, возбужденные, появились в помещении, где шли тренировки космонавтов в кабине корабля.

Гагарин и Титов «обживали» космический корабль. С ними вели радиопереговоры, проверяли исправность оборудования и систем корабля. Все шло нормально. И главные конструкторы, и ведущие инженеры, и рабочие, и сами космонавты были довольны. У многих людей, знающих, что все готово к пуску, то и дело вырываются два вопроса: когда? кто?

9 апреля. Сегодня день воскресный, но работы продолжаются и на пусковой площадке и в пункте управления. Занимались и мы с космонавтами по намеченной программе.

Из Москвы прилетела еще группа товарищей. Они сразу же включились в работу.

В бадминтон играл в паре с Юрием Гагариным. Против нас выступал Герман Титов и еще один из космонавтов. Играли в темпе, счет 3 : 1 в нашу пользу.

После игры отдохнули. Решил не томить космонавтов, объявить им о решении комиссии. По этому поводу, кстати сказать, было немало разногласий. Одни говорили, что решение о том, кто летит, надо объявить на старте. Другие считали, что надо сделать это заранее, чтобы космонавт успел привыкнуть к этой мысли.

Пригласил к себе Юрия Гагарина и Германа Титова, побеседовал о ходе подготовки и сказал просто, как можно более ровным голосом:

— Комиссия решила: летит Гагарин. Запасным готовить Титова.

Не скрою, Гагарин сразу расцвел улыбкой, не в силах сдержать радости. По лицу Титова пробежала тень сожаления, что не он первый, но это только на какое-то мгновение. Герман с улыбкой крепко пожал руку Юрию, а тот не преминул подбодрить товарища:

— Скоро, Герман, и твой старт.

— Рад за тебя, Юра. Поздравляю, — ответил Титов.

Молодцы ребята!

10 апреля. Сроки до старта исчисляются теперь не днями, а часами. Еще и еще раз хочется проверить себя, проанализировать планы и намеченные программы, чтобы убедиться в полной готовности к пуску.

В 11 часов утра состоялась встреча членов Государственной комиссии, ученых, конструкторов, ракетчиков с группой космонавтов. Это было официальное представление в дружеской обстановке будущих капитанов космических кораблей тем, кто готовит полет.

Первым выступил Сергей Павлович Королев. По памяти восстанавливаю его выступление:

— Дорогие товарищи! Не прошло и четырех лет с момента запуска первого искусственного спутника Земли, а мы уже готовы к первому полету человека в космос. Здесь присутствует группа космонавтов, каждый из них готов совершить полет. Решено, что первым полетит Гагарин. За ним полетят другие, в недалеком будущем, даже в этом году. На очереди у нас — новые полеты, которые будут интересными для науки, для блага человечества. Мы твердо уверены, что нынешний полет хорошо подготовлен и пройдет успешно. Большого успеха вам, Юрий Алексеевич!

— Партия и правительство следили за нашей работой и направляли ее с тем, чтобы подготовка первого полета человека в космос прошла успешно, — заявил председатель Государственной комиссии. — Сегодня космический корабль «Восток» на старте. Его два предшественника в марте дважды подтвердили нашу готовность послать человека в космическое пространство.

Горячо благодарили за оказанное доверие Юрий Гагарин и Герман Титов.

Вечером состоялось торжественное заседание Государственной комиссии по пуску корабля «Восток». Сергей Павлович Королев доложил о готовности корабля к пуску. Фиксируется решение комиссии:

«Утвердить предложение… о производстве первого в

мире полета космического корабля «Восток» с космонавтом на борту 12 апреля 1961 года».

Второе решение было принято по моему докладу: утвердить первым летчиком-космонавтом Гагарина Юрия Алексеевича, запасным — Титова Германа Степановича.

Это заседание проходило в одном из помещений на космодроме и было заснято кинооператорами, записано на магнитофонную пленку. Трудно переоценить этот акт, и мы были в особенно приподнятом, восторженном состоянии. Наверное, и эти кадры киносъемки, и эта звукозапись войдут в летопись человечества одной из славных исторических страниц.

11 апреля. Последние сутки до старта.

Утром были на стартовой площадке. Проверка всего комплекса ракеты показала, что все обстоит благополучно. Сергей Павлович Королев попросил почаще информировать его о состоянии космонавтов, об их самочувствии, настроении.

— Волнуетесь за них?

На мой вопрос он ответил не сразу. Видимо, сказывается привычка не бросать пустых, необдуманных фраз.

— А как вы думаете? Ведь в космос летит человек. Наш, советский, Юрий.

Помолчав немного, добавил:

— Ведь я его знаю давно. Привык. Он мне как сын.

Такой сердечной откровенности Сергея Павловича, обычно сосредоточенно-сдержанного, делового человека, я еще не видел.

В час дня состоялась встреча Ю. А. Гагарина на стартовой площадке с пусковым расчетом. Юрий горячо поблагодарил присутствующих за их труд по подготовке ракеты, заверил, что он сделает все зависящее от него, чтобы полет явился триумфом для страны, строящей коммунизм.

После митинга пошли на обед. Для космонавтов он был не земным, а космическим. Вместе с космонавтами мы попробовали блюда космического обеда — щавелевое пюре с мясом, паштет мясной и шоколадный соус. И все это из туб, каждая весом по 160 граммов. Гурманам эти блюда большого удовольствия не доставят, но, как утверждают специалисты, они высококалорийные.

Юрий чувствует себя превосходно. Доктор проверил состояние его организма: артериальное давление — 115/60, пульс — 64, температура — 36,6.

Вечером мы были опять в своем домике. Юрию Алексеевичу укрепили необходимые датчики для записи физиологических функций организма. Эта операция продолжалась больше часа, и

для того, чтобы она не очень утомляла космонавта, включили магнитофон. Юрий попросил, чтобы побольше звучало русских народных песен. Любит он эти песни.

Потом мы сели уточнить распорядок завтрашнего дня, начиная с подъема — 5.30. Все было расписано по минутам: физзарядка, туалет, завтрак, медицинский осмотр, надевание скафандра, проверка его, выезд на старт и даже проводы на старте.

Уточнили регламент.

Юрий помолчал, а потом вдруг сказал:

— Знаете, Николай Петрович, я, наверное, не совсем нормальный человек.

— Почему?

— Очень просто. Завтра полет! Такой полет! А я совсем не волнуюсь. Ну, ни капли не волнуюсь. Разве так можно?

— Это отлично, Юра! Рад за тебя. Желаю спокойной ночи.

Когда закончил эти записи, на часах было 21 час 30 минут.

Зашел С. П. Королев, пожелал спокойной ночи. Волнуется, что и говорить!

Юрий и Герман улеглись спать, но еще вполголоса переговариваются. Наконец их голоса умолкли.

Спокойного сна тебе, старший лейтенант Юрий Гагарин. Завтра ждет тебя большое испытание мастерства и мужества, знаний и воли, моральных и физических сил. Весь мир, народы всех стран и континентов должны увидеть, на что способен советский человек. Великая миссия выпала тебе, Юрий!

Спокойной ночи.

12 апреля. Что писать? Все уже позади. И выезд на старт, и волнения перед пуском, и лаконичная команда «старт!», и сразу облетевшее весь космодром гагаринское слово «поехали», и, наконец, сообщение о благополучном приземлении космонавта вместе с кораблем — все это осталось позади. Мы летим сейчас к месту встречи с космонавтом, и я в самолете выкроил десяток минут, чтобы сделать записи.

В этом самолете полчаса назад творилось что-то невообразимое. Кричали «ура!», подпрыгивали, плясали. И не кто-нибудь, а люди степенные, убеленные сединами, уважаемые в стране. И все потому, что на самолетной рации приняли сообщение от Гагарина о благополучном приземлении.

Все волнения позади. А волнений пережили немало! И не потому, что появлялись какие-нибудь сомнения, нет. Уверенность в благополучном исходе полета была полная. И все-таки… Например, во время полета корабля требовалось переходить в системе связи с одного пункта на другой. «Восток» вели пункты

связи точно по эстафете, и, когда одна станция заканчивала работу, мы переключались на другую.

Настал такой момент переключения связи. Рядом у пульта стоял Главный конструктор систем связи — человек, умеющий держать себя. В его руках микрофон. Связь шла нормально. Но вот она прекратилась. Мы знаем, это на несколько секунд. Должен вступить в связь другой пункт, и мы услышим, обязательно услышим, что делается на борту корабля, сможем запросить Юрия. Но… надо ждать несколько секунд. А они кажутся вечностью. Скорее бы проходили эти секунды молчания… Наконец-то!

Вечером мы сидели в трехэтажном доме на берегу Волги. Здесь были все те же люди, что и на космодроме, — группа космонавтов и среди них тот, кто первым в мире проложил первую борозду в космической целине. С нами был космонавт номер один, которого люди назвали Колумбом Вселенной, — Юрий Гагарин.

В те исторические минуты, когда космический корабль «Восток» готовился к старту, а затем совершал свой полет с первым человеком, летчиком-космонавтом Юрием Алексеевичем Гагариным, между Землей и кораблем поддерживалась двусторонняя радиосвязь. Четкие, лаконичные, полные уверенности сообщения принадлежат истории. Они навсегда останутся свидетельством великой победы советского человека над космосом. Мне хочется предложить читателям текст радиопереговоров между пунктом управления и космическим кораблем на стартовой позиции и во время первого в истории полета человека в космос 12 апреля 1961 года.

Переговоры с космонавтом Ю. А. Гагариным на старте и в полете кроме меня вели: академик С. П. Королев, космонавты капитан П. Р. Попович и старший лейтенант А. А. Леонов и представители управления полетом на пунктах связи.

Время московское.

7.10 *Кедр (Гагарин).* Как слышите меня?

Заря (Каманин). Слышу хорошо. Как слышите меня?

Кедр. Вас слышу хорошо.

7.12. *Заря (Каманин).* Приступайте к проверке скафандра. Как поняли меня?

Кедр. Вас понял: приступать к проверке скафандра. Через 3 минуты. Сейчас занят.

Заря (Каманин). Вас понял.

7.18. *Кедр.* Проверку скафандра закончил.

Заря (Каманин). Вас понял. Проверить УКВ связь.

7.21. *Кедр.* Как меня слышите?

7.22. *Заря (Каманин).* Слышу вас отлично. Как меня слышите?

Кедр. Вас слышу очень слабо, у меня горит светозвуковая передача на доске. Очевидно, происходит списывание с магнитофона. Как меня поняли?

Заря (Каманин). Вас понял, слышу вас отлично.

7.23. *Кедр.* Вас не понял. Выключите, пожалуйста, музыку, если можно.

Заря (Каманин). Вас понял, сейчас. Слышу вас отлично.

7.24. *Заря.* Как меня слышите? Передача музыки идет через 2-й канал.

Кедр. Все сделано. Слышу вас хорошо.

Заря. Я понял вас. По каналу 2 прием хороший, слышу вас хорошо.

7.25. *Кедр.* Работаю на ДЭМШ (ДЭМШ — динамический электромагнитный микрофон шлема. — Н. К.). Даю счет: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

Заря (Каманин). Вас понял отлично, продолжайте работать.

Кедр. Вас понял.

7.26. *Кедр.* Проверка связи. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Как слышите?

Заря (Каманин). Понял вас отлично. Слышу хорошо. Как меня слышите?

Кедр. Работаю на ларингофонах. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

Заря (Каманин). Вас понял. Слышу хорошо.

7.27. *Кедр.* Вас слышу хорошо. Работаю на ДЭМШ. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10. Как поняли?

Заря (Каманин). Вас слышу отлично. Вас понял. Продолжайте проверку.

Кедр. Работаю по микрофону. 1, 2, 3, 4, 5. Как поняли?

Заря (Каманин). Слышу отлично. Вас понял.

Кедр. Прием на телефон.

7.28. *Заря (Королев).* Как чувствуете себя, Юрий Алексеевич?

Кедр. Чувствую себя превосходно. Проверка телефонов и динамиков прошла нормально, перехожу на телефон.

Заря (Королев). Понял вас. Дела у нас идут нормально, машина готовится нормально, все хорошо.

Кедр. Понял. Я так и знал.

Заря (Королев). Понял вас хорошо, все нормально.

7.29. *Кедр.* Проверку связи закончил. Как поняли? Исходное положение тумблеров на пульте управления заданное. Глобус на месте разделения, широта северная 63 градуса, долгота восточная 97 градусов, коррекция — цифра 710, время разделения — 9 часов 18 минут 07 секунд; подвижный индекс ПКРС (ПКРС — прибор контроля режима спуска. — *Н. К.*) находится в исходном

положении, первые сутки, день. Давление в кабине — единица, влажность — 65 процентов, температура — 19 градусов, давление в отсеке — 1,2, давление в системе ручной ориентации — 155, первой автоматической ориентации — 155, второй автоматической ориентации — 157, давление в баллоне ТДУ (ТДУ — тормозная двигательная установка. — *Н. К.*) — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее, к старту готов. Как поняли?

7.30. *Заря (Королев).* Понял вас отлично. Данные ваши все принял, подтверждаю. Готовность к старту принял. У нас все идет нормально.

7.32. *Заря (Королев).* Как слышите меня? Мне нужно вам передать.

Кедр. Вас слышу хорошо.

Заря (Королев). Юрий Алексеевич, я хочу вам просто напомнить, что после минутной готовности пройдет минуток шесть, прежде чем начнется полет. Так что вы не волнуйтесь.

Кедр. Вас понял. Совершенно спокоен.

Заря (Королев). Ну отлично, прекрасно. После минутной готовности шесть минуток будет, так сказать, всяких дел. Передаю трубку председателю.

7.33. *Заря (председатель).* Юрий Алексеевич, как у вас самочувствие, что нового у вас, что вы видите через иллюминаторы?

Кедр. У меня все в порядке. Проверяю работу систем. Как поняли?

Заря (Королев). Поняли вас хорошо. Председатель вас слышал. У нас все нормально идет.

7.34. *Заря (Попович).* Юра, как дела?

Кедр. Как учили (смех).

Заря (Попович). Ну добро, добро, давай. Ты понял, кто с тобой говорит?

Кедр. Понял: Ландыш (смех, Ландышем назван космонавт Попович П. Р. — *Н. К.*).

Заря (Попович). Сейчас с тобой будут говорить.

Заря. Я прошу, если у вас есть время, подключить передатчики 2 и поговорить, дать отсчет примерно до 20. Если у вас есть время, если вы не заняты, сообщите.

7.35. *Кедр.* Вас понял. Сейчас ваше задание выполню.

7.36. *Заря.* При разделении тумблер возьмите на себя.

Кедр. Понял вас.

Заря (Попович). Поняли тебя. Правильно, Юра.

7.37. *Заря (Попович).* Как слышите?

Кедр. Слышу вас хорошо. Как меня?

Заря (Попович). Слышу тебя отлично. Юра, ты сейчас занят?

Кедр. Я работой не очень занят.

Заря (Попович). Нашел продолжение ландышей. Понял?

Кедр. Понял, понял, продолжай.

Заря (Попович). Споем сегодня вечером.

7.44. *Заря (Королев).* У нас все идет отлично. Как чувствуете?

Кедр. Вас понял. У меня тоже идет все хорошо, самочувствие хорошее, сейчас будут закрывать люк № 1.

7.47. *Заря.* Как слышите? Проверяю связь из бункера.

Кедр. Вас слышу хорошо. Немножко потише говорите. Как поняли?

Заря. Вас поняли.

7.50. *Заря.* Передайте. Вы работали с одной или с обеими кнопками?

Кедр. Работал кнопкой на пульте. Сейчас работаю кнопкой на ручке управления. Работал с обеих кнопок. Вы слышите хорошо? Как поняли?

Заря. Понял тебя. Хорошо слышу тебя обеими.

7.52. *Заря.* Проверьте удобство пользования памяткой. Как поняли?

Кедр. Понял вас правильно, проверю.

Кедр. Пользование памяткой и возможность считывания сигналов проверил, все нормально.

Заря. Понял вас. Ну отлично, молодец!

7.54. *Заря (Попович).* Юра, тебе привет коллективный от всех ребят. Сейчас был у них. Как понял?

Кедр. Понял вас. Большое спасибо. Передайте им самый горячий от меня.

Заря (Попович). Добро.

7.55. *Заря.* Как меня слышите?

Кедр. Слышу вас хорошо. Как меня?

Заря. Слышу вас хорошо. Подготовка изделия идет нормально. Все отлично, Юра.

Кедр. Понял. Подготовка изделия нормально. У меня тоже. Самочувствие и настроение нормальное, к старту готов.

Заря. Понял.

7.56. *Заря (Королев).* Юрий Алексеевич, как слышите меня?

Кедр. Слышу вас хорошо, знаю, с кем разговариваю.

Заря (Королев). Юрий Алексеевич, я хочу вам напомнить, что я не буду давать слово «секунды», а просто давать цифры примерно каждые полчаса, примерно 50, 100, 150 и дальше. Понятно?

Кедр. Понял, так и думал.

Заря (Королев). Хорошо.

7.57. *Кедр.* Прошу 20-го на связь (20-й — Королев. — *Н. К.*).

Заря (Королев). 20-й на связи.

Кедр. Прошу при надежной связи на активном участке сообщить время позже или раньше до секунды старта, если такое будет.

Заря (Королев). Понял вас, понял. Ваша просьба будет выполнена, Юрий Алексеевич.

7.58. *Заря (Королев).* Юрий Алексеевич, у нас так получилось: после закрытия люка вроде один контактик не показал, что он прижался, поэтому мы, наверное, сейчас будем снимать люк и потом его поставим снова. Как поняли меня?

Кедр. Понял вас правильно. Люк открыт, проверяют сигнализаторы.

Заря (Королев). Ну отлично, хорошо.

8.05. *Заря (Каманин).* Объявлена готовность часовая. Продолжайте осмотр оборудования. Как поняли?

Кедр. Вас понял. Объявлена часовая готовность. Все нормально, самочувствие хорошее, настроение бодрое, к старту готов.

Заря (Попович). Понял отлично тебя, Юра.

8.06. *Заря (Попович).* Ты сейчас работаешь на ларинге или ДЭМШ?

Кедр. Работаю на ДЭМШ.

Заря (Попович). Понял тебя.

Заря (Каманин). Проверяю связь. Как слышите?

Кедр. Вас слышу хорошо. Как меня?

Заря (Каманин). Вас слышу отлично.

8.08. *Заря (Каманин).* Вот сейчас уходят железнодорожные вагоны. Интересно: вы слышите или нет?

Кедр. Ухода этих вагонов не слышу, больно шум большой, слышу вас только.

Заря (Каманин). Ясно, вас понял.

8.10. *Заря (Каманин).* Объявлена 50-минутная готовность.

Кедр. Вас понял: объявлена 50-минутная готовность.

8.13. *Заря (Королев).* Как слышите меня? Крышку уже начали ставить, наверное?

Кедр. Вас слышу хорошо. Крышку уже, очевидно, кончают заворачивать.

Заря (Королев). Понял вас, у нас все хорошо.

Кедр. У меня тоже все хорошо. Самочувствие хорошее, настроение бодрое.

Заря (Королев). Ну очень хорошо. Только что справлялись из Москвы о вашем самочувствии. Мы туда передали, что все нормально.

Кедр. Понял вас. Передали правильно.

8.14. *Заря (Попович).* Юра, ну не скучаешь там?

Кедр. Если есть музыка, можно немножко пустить.

Заря (Попович). Одну минутку.

8.15. *Заря (Королев).* Вы, наверное, сейчас слышите шум. Это опускают площадки обслуживания. На фермах работы все окончены. Как поняли?

Кедр. Вас понял: опускают площадки обслуживания, но я шума не слышу. Некоторые колебания ощущаю.

Заря (Королев). Понятно, понятно. Все нормально.

Заря (Королев). Станция «Заря», выполните просьбу «Кедра». Дайте ему музычку, дайте ему музычку!

Заря (Попович). Вы слышали? Отвечает «Заря»: постараюсь выполнить вашу просьбу. Вот давайте музычку, а то скучно.

8.17. *Заря (Попович).* Ну как? Музыка есть?

Кедр. Пока музыки нет, но, надеюсь, сейчас будет.

Заря (Попович). Ну ты слышал, как пообещали?

Заря (Королев). Ну как, музыку дали вам, нет?

Кедр. Пока не дали.

8.19. *Заря (Королев).* Понятно, это же музыканты: пока туда, пока сюда, не так-то быстро дело делается, как сказка сказывается, Юрий Алексеевич.

Кедр. Дали про любовь.

Заря (Королев). Дали музыку про любовь? Это толково, Юрий Алексеевич, я считаю.

Заря (Попович). Юра, ну что, дали музыку?

Кедр. Музыку дали, все нормально.

Заря (Попович). Ну добро, значит, тебе будет не так скучно.

8.20. *Заря (Попович).* Юра, ребята все довольны очень тем, что у тебя все хорошо и все нормально. Понял?

Кедр. Понял. Сердечный привет им. Слушаю Утесова. От души — ландыши.

Заря (Попович). Ну давай, давай слушай.

8.25. *Заря (Королев).* Герметичность проверена — все в норме, в полном порядке. Как поняли?

Кедр. Вас понял: герметичность в порядке. Слышу и наблюдаю: герметичность проверили. Они что-то там постукивают немножко.

Заря (Королев). Ну вот и отлично, все хорошо.

8.27. *Заря (Королев).* Смотрели сейчас вас по телевидению — все нормально, вид ваш порадовал нас: бодрый. Как слышите меня?

Кедр. Вас слышу хорошо. Самочувствие хорошее, настроение бодрое, к старту готов.

Заря (Королев). Ну отлично, хорошо. У нас идет все

нормально.

8.30. *Заря (Попович).* Юра, ну сейчас не скучно?

Кедр. Хорошо. Про любовь поют там.

Заря (Попович). Ну как дела, Юра? У нас все нормально, идет подготовка. Здесь хорошо идет, без всяких запинок, без всего. Ребята сейчас едут на «Зарю».

Кедр. Вас понял. У меня тоже все хорошо: спокоен, самочувствие хорошее. Привет ребятам. Все время чувствую их хорошую дружескую поддержку. Они вместе со мной.

Заря (Попович). Ну добро, добро, Юра.

8.32. *Заря (Попович).* Юра, тебе тут все желают, все подходят и говорят, чтобы передать тебе всего, счастливого пути и всего, всего. Все понял? Всего хорошего. Все желают тебе только добра.

Кедр. Понял. Большое спасибо, сердечное спасибо.

Заря. Вашим здоровьем и самочувствием интересовались из Москвы. Передали, что вы себя хорошо чувствуете, и, значит, готовы к дальнейшим делам.

Кедр. Доложили правильно. Самочувствие хорошее, настроение бодрое, к дальнейшей работе готов.

Заря. Поняли тебя.

8.33. *Заря (Каманин).* Займите исходное положение для регистрации физиологических функций.

Кедр. Исходное положение для регистрации физиологических функций занял.

Заря (Каманин). Вас понял.

8.35. *Заря (Каманин).* Сейчас будут отводить установщик. Как поняли?

Кедр. Вас понял: будут отводить установщик.

8.37. *Заря (Каманин).* Установщик отошел нормально. Как поняли?

Кедр. Понял вас. Установщик отошел нормально.

8.40. *Заря (Королев).* Юрий Алексеевич, мы сейчас вот эту переговорную точку переносим отсюда, со старта в бункер. Так что у вас будет пятиминутная пауза, а в бункер переходят Николай Петрович и Павел Романович (космонавт капитан Попович П. Р. — *Н. К.*). Я остаюсь пока здесь до пятиминутной готовности. Но они будут транслировать, что я им буду говорить. Поняли меня?

Кедр. Понял вас: сейчас со старта переходят в бункер, пятиминутный перерыв, затем передачу будете осуществлять через них.

Заря (Королев). Ну вот, все нормально: сейчас отводим фермы, все идет по графику, на машине все идет хорошо.

Кедр. Тоже все превосходно. Как по данным медицины —

сердце бьется?

8.41. *Заря (Каманин).* Как меня слышите?

Кедр. Вас слышу хорошо, как меня?

Заря (Каманин). Вас слышу отлично. Пульс у вас 64, дыхание — 24. Все идет нормально.

Кедр. Понял. Значит, сердце бьется.

8.45. *Кедр.* Какая сейчас готовность?

Заря (Каманин). 15-минутная готовность. Напоминаю: наденьте перчатки. Как поняли?

Кедр. Вас понял: 15-минутная готовность, надеть перчатки. Выполняю.

Кедр. Перчатки надел, все нормально.

8.46. *Заря (Каманин).* Вас понял.

8.48. *Кедр.* Магнитофон на автоматическую и ручную запись не работает: очевидно, кончилась пленка. Прошу перемотать.

Заря (Каманин). Я вас понял, передам команду. Идет перемотка ленты. Горит ли у вас лампочка?

8.50. *Кедр.* Понял вас, идет перемотка. Пусть перемотают всю пленку.

Заря (Каманин). Понял, все в порядке.

8.55. *Заря (Каманин).* Объявлена 10-минутная готовность. Как у вас гермошлем, закрыт? Закройте гермошлем, доложите.

Кедр. Вас понял: объявлена 10-минутная готовность. Гермошлем закрыл. Все нормально, самочувствие хорошее, к старту готов.

Заря (Каманин). Вас понял.

8.56. *Заря (Каманин).* Готовность — 5 минут. Поставьте громкость на полную, громкость на полную.

Кедр. Вас понял: объявлена 5-минутная готовность, поставить громкость на полную. Полную громкость ввел.

8.58. *Заря (Каманин).* Все идет нормально. Займите исходное положение для регистрации физиологических функций.

Кедр. Вас понял. Все идет нормально, занять исходное положение для регистрации физиологических функций. Положение занял.

9.00. *Заря (Королев).* У нас все нормально. До начала наших операций — до минутной готовности еще пара минут. Как слышите меня?

Кедр. Я слышу вас хорошо. Вас понял: до начала операции осталось еще парочка минут. Самочувствие хорошее, настроение бодрое, к старту готов, все нормально.

Заря (Королев). Понял вас, понял хорошо.

9.02. *Заря (Королев).* Минутная готовность, как вы слышите?

Кедр. Вас понял: минутная готовность. Занимал исходное

положение, занял, поэтому несколько задержался с ответом.

Заря (Королев). Понял вас.

9.03. *Заря (Королев).* Во время запуска можете мне не отвечать. Ответьте, как у вас появится возможность, потому что я буду транслировать подробности.

Кедр. Вас понял.

Заря (Королев). Ключ на старт! Дается продувка.

Кедр. Понял вас.

9.04. *Заря (Королев).* Ключ поставлен на дренаж.

Кедр. Понял вас.

9.05. *Заря (Королев).* У нас все нормально: дренажные клапаны закрылись.

Кедр. Понял вас. Настроение бодрое, самочувствие хорошее, к старту готов.

Заря (Королев). Отлично.

9.06. *Заря (Королев).* Идут наддувы, отошла кабель-мачта, все нормально.

Кедр. Понял вас, почувствовал: слышу работу клапанов.

Заря (Королев). Понял вас, хорошо.

9.07. *Заря (Королев).* Дается зажигание, «Кедр».

Кедр. Понял: дается зажигание.

Заря (Королев). Предварительная ступень… Промежуточная… Главная… Подъем!

Кедр. Поехали! Шум в кабине слабо слышен. Все проходит нормально, самочувствие хорошее, настроение бодрое, все нормально.

Заря (Королев). Мы все желаем вам доброго полета, все нормально.

Кедр. До свидания, до скорой встречи, дорогие друзья!

Заря (Королев). До свидания, до скорой встречи.

Кедр. Вибрация учащается, шум несколько растет, самочувствие хорошее, перегрузка растет дальше.

9.08. *Заря (Королев).* Время — 70 (70 секунд от начала старта. *Н. К.*).

Кедр. Понял вас. 70. Самочувствие отличное, продолжаю полет, растут перегрузки, все хорошо.

Заря (Королев). 100. «Кедр», как чувствуете?

Кедр. Самочувствие хорошее.

Заря (Королев). По скорости и времени все нормально. Как чувствуете себя?

Кедр. Чувствую себя хорошо. Вибрация, перегрузки нормальные. Продолжаю полет. Все отлично.

Заря (Королев). Все в порядке, машина идет хорошо.

Кедр. Кончила работу первая ступень. Спали перегрузки,

вибрация. Полет продолжается нормально. Слышу вас хорошо. Разделение почувствовал. Работает вторая ступень. Все нормально.

9.10. *Заря (Королев).* Сброшен конус, все нормально. Как самочувствие?

Кедр. Произошел сброс головного обтекателя. Во «Взор» вижу Землю. Хорошо различима Земля. Несколько растут перегрузки, самочувствие отличное, настроение бодрое.

9.11. *Заря (Королев).* Молодец, отлично! Все идет хорошо.

Кедр. Понял вас. Вижу реки. Складки местности различимы хорошо. Видимость хорошая. Отлично все во «Взор» видно. Видимость отличная. Хорошая видимость. Самочувствие отличное. Продолжаю полет. Несколько растет перегрузка, вибрация. Все переношу нормально. Самочувствие отличное, настроение бодрое. В иллюминатор «Взор» наблюдаю Землю. Различаю складки местности, снег, лес. Самочувствие отличное. Как у вас дела? Наблюдаю облака над Землей, мелкие кучевые, и тени от них. Красиво. Красота! Как слышите?

Заря (Каманин). Слышим вас отлично, продолжайте полет.

Кедр. Полет продолжаю хорошо. Перегрузки растут, медленное вращение, все переносится хорошо, перегрузки небольшие, самочувствие отличное. В иллюминаторе «Взор» наблюдаю Землю: все больше закрывается облаками.

Заря (Каманин). Все идет нормально. Вас поняли, слышим отлично.

9.12. *Кедр.* Произошло выключение второй ступени.

Заря (Королев). Работает то, что нужно. Последний этап. Все нормально.

Кедр. Вас понял. Слышал включение, чувствую работу. Самочувствие отличное. Видимость хорошая.

Заря. Вас понял.

Кедр. Полет продолжается хорошо. Работает третья ступень. Работает телевидение. Самочувствие отличное, настроение бодрое. Все проходит хорошо. Вижу Землю. Вижу горизонт во «Взоре». Горизонт несколько сдвинут к ногам.

Заря (Королев). Понял вас.

9.13. *Заря (Каманин).* Все идет хорошо. Как слышите? Как самочувствие?

Кедр. Слышу вас отлично. Самочувствие отличное, полет продолжается хорошо. Наблюдаю Землю, видимость хорошая, различить можно все, некоторое пространство покрыто кучевой облачностью, полет продолжается, все нормально.

Заря (Каманин). Вас понял, молодец! Связь отлично держите. Продолжайте в том же духе.

9.14. *Кедр.* Все работает отлично, все отлично работает. Идем дальше.

9.15. *Заря (Королев).* Как самочувствие?

Кедр. Слышу вас очень слабо, настроение бодрое, самочувствие хорошее, продолжаю полет, все идет хорошо, машина работает нормально. Вот сейчас Земля покрывается все больше облачностью. Кучевая облачность покрывается слоисто-дождевой облачностью. Такая пленка над Землей, даже земной поверхности практически становится не видно. Интересно. Да, вот сейчас открыло складки гор, леса.

9.17. *Заря.* Как самочувствие?

Кедр. Вас слышу хорошо, самочувствие отличное, машина работает нормально. В иллюминатор «Взора» наблюдаю Землю. Все нормально. Привет. Как поняли меня?

Заря. Вас поняли.

Кедр. Понял. Знаю, с кем связь имею. Привет.

9.21. *Заря.* Как ваше самочувствие?

Кедр. Самочувствие отличное, продолжаю полет. Машина работает отлично. В иллюминаторы наблюдаю Землю, небо, горизонт. Полет проходит нормально. Как поняли меня?

Заря. Поняли вас.

Кедр. Произошло разделение, наступило состояние невесомости. В баллонах ТДУ — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее. Настроение бодрое. Продолжаю полет. Чувствую, не чувствую — наблюдаю некоторое вращение корабля вокруг осей. Сейчас Земля ушла из иллюминатора «Взор». Самочувствие отличное. Чувство невесомости благоприятно влияет. Никаких таких не вызывает явлений. Вот сейчас через иллюминатор «Взор» проходит Солнце, немножко резковат его свет. Вот Солнце уходит из зеркала. Небо, небо черное, черное небо, но звезд на небе не видно. Может, мешает освещение. Переключаю освещение на рабочее. Мешает свет телевидения. Из-за него не видно ничего.

9.25. *Кедр.* «Весна» — на связь! Как меня слышите? «Заря», как меня слышите, как меня слышите? «Весну» не слышу, не слышу «Весну»…

Заря. Вас понял, слышу вас удовлетворительно.

Кедр. «Заря», я «Кедр», «Заря», я «Кедр», «Весна», я «Кедр», «Весна», я «Кедр». Произошло разделение с носителем в 9 часов 18 минут 07 секунд согласно заданию. Самочувствие хорошее. Включился «Спуск-1». Подвижный индекс ПКРС движется ко второму положению. Все окошки ПКРС горят. Самочувствие хорошее. Настроение бодрое. Параметры кабины: давление — единица, влажность — 65. Температура — 20 градусов. Давление в отсеке — единица. В ручной системе — 155. В первой

автоматической — 155, второй автоматической — 157. В баллоне ТДУ — 320 атмосфер. Чувство невесомости переносится хорошо, приятно. Продолжаю полет по орбите. Как поняли?

9.26. *Кедр.* Полет проходит успешно. Чувство невесомости нормальное. Самочувствие хорошее. Все приборы, вся система работает хорошо. Вот объект продолжает вращаться. Вращение объекта можно определить по земной поверхности. Земная поверхность все уходит влево. Объект несколько вращается вправо. Хорошо! Красота! Самочувствие хорошее. Продолжаю полет. Все отлично проходит. Все проходит отлично. Что-то по «Заре» связи нет, по «Весне», по «Весне». С «Весной» связи нет. Что можете мне сообщить?

Заря. Слышу вас хорошо, приборы работают нормально, самочувствие нормальное.

Кедр. Вас слышу отлично. Чувство невесомости интересно. Все плавает. Плавает все. Красота! Интересно! «Весну» не слышу, не слышу «Весну». Самочувствие хорошее, настроение бодрое. Все нормально. Полет продолжаю. Невесомость проходит хорошо. В общем весь полет идет хорошо. Полет проходит чудесно. Чувство невесомости нормально. Самочувствие хорошее. Все приборы, все системы работают хорошо. Что можете сообщить мне? Все слышу отлично. Что можете сообщить о полете?

Заря. Указаний от 20-го (Королева) не поступает, полет проходит нормально.

9.27. *Кедр.* Понял вас, от 20-го указаний не поступает. Сообщите ваши данные о полете! Привет Блондину! (Блондином назван космонавт старший лейтенант Леонов А. А. — *Н. К.*).

Заря. Как слышите меня?

Кедр. Вас слышу хорошо. Как меня? Открыл иллюминатор «Взор». Вижу горизонт Земли. Выплывает. Но звезд на небе не видно. Видна земная поверхность. Земная поверхность видна в иллюминаторе. Небо черное. И по краю Земли, по краю горизонта такой красивый голубой ореол, который темнеет по удалении от Земли.

9.30. *Кедр.* Сообщите ваши данные о полете?

Заря. Как меня слышно?

Связь по «Заре» прекратилась, в работу вступила система дальней радиосвязи «Весна».

9.47. *Кедр.* «Весна», как слышите? Передано очередное отчетное сообщение: 9 часов 48 минут, полет проходит успешно, «Спуск-1» работает нормально. Подвижный индекс ПКРС движется. Давление в кабине — единица, влажность — 65, температура — 20, давление в отсеке — 1,2. Давление в ручной — 150, первая автоматическая — 155, вторая автоматическая — 155,

в баллонах ТДУ — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее, настроение бодрое.

9.49. *Кедр.* Землю не слышу. Нахожусь в тени.

9.51. *Кедр.* Включилась солнечная ориентация.

Весна. Вас понял.

9.53. *Весна.* Полет проходит нормально, орбита расчетная.

9.55. *Кедр.* Вас понял, полет проходит нормально, орбита расчетная.

9.57. *Кедр.* Настроение бодрое, продолжаю полет, нахожусь над Америкой.

Весна. Вас понял, находитесь над Америкой.

10.04. *Кедр.* 10 часов 04 минуты. Нахожусь в тени Земли. Передаю очередное отчетное сообщение. Нахожусь в апогее. Работает «Спуск-1». Работает солнечная ориентация. Давление в кабине — единица. Влажность — 65 процентов. Температура — 20 градусов. Давление в отсеке — 1,2. В ручной ориентации — 155. Первая автоматическая — 150. Вторая автоматическая — 155. В баллоне ТДУ — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее, настроение бодрое. Полет проходит успешно. Как поняли меня?

Весна. Вас понял.

10.06. *Кедр.* Внимание! Вижу горизонт Земли. Очень такой красивый ореол. Сначала радуга от самой поверхности Земли и вниз. Очень красиво. Все шло через правый иллюминатор. Вижу звезды через «Взор», как проходят звезды. Очень красивое зрелище. Продолжается полет в тени Земли. В правый иллюминатор сейчас наблюдаю звезду. Она проходит слева направо по иллюминатору. Ушла звездочка. Уходит, уходит.

Весна. Вас понял.

10.09. *Кедр.* Внимание, внимание! 10 часов 09 минут 15 секунд. Вышел из тени Земли. Через правый иллюминатор «Взор» видно, как появилось Солнце, объект вращается. Очевидно, работает солнечная система ориентации. Вот сейчас во «Взор» наблюдаю Землю. Наблюдаю Землю. Пролетаю над морем. Направление движения над морем определить вполне можно. Сейчас я примерно движусь правым боком. Направление над морем определить можно. Сориентировать объект вполне можно.

Весна. Вас понял.

10.18. *Кедр.* «Весна», я «Кедр», «Весна», я «Кедр».

10 часов 18 минут. Прошла вторая команда. Давление в системе ориентации — 120 атмосфер. Давление в баллоне ТДУ — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее, полет проходит успешно. Как поняли? Прием. Все системы работают хорошо.

Весна. Вас понял. Вторая команда прошла, все нормально.

10.24. *Кедр.* «Весна», я «Кедр». Полет проходит успешно.

Самочувствие отличное. Все системы работают хорошо. В 10 часов 23 минуты давление в кабине — единица. Влажность — 65. Температура — 20 градусов. Давление в отсеке — 1,2. В ручной системе — 150. В первой автоматической — 110. Во второй автоматической — 115. В баллоне ТДУ — 320 атмосфер. Самочувствие хорошее. Продолжаю полет. Как поняли?

В 10 часов 30 минут включилась тормозная двигательная установка и корабль пошел на спуск.

В 10 часов 55 минут космонавт Ю. А. Гагарин приземлился в районе села Смеловка Саратовской области.

ЗЕМНЫМИ ОРБИТАМИ

Советский космонавт за рубежом — посланец доброй воли и мира. — Английский протокол и воля народа. — Юрий Гагарин отвечает на вопросы. — Космонавты выезжали за границу более 200 раз.

Навечно вошел в историю человечества день 12 апреля 1961 года, когда мир услышал имя первого космонавта Юрия Гагарина. Это было утро космической эры. Теперь идет настоящий рабочий день — люди планеты Земля отправляются в космос, прокладывая все новые и новые трассы. Мир узнал советских космонавтов Юрия Гагарина, Германа Титова, Андрияна Николаева, Павла Поповича, Валерия Быковского, первую в мире женщину-космонавта Валентину Николаеву-Терешкову, Владимира Комарова, Павла Беляева, Алексея Леонова… Их по праву называют первопроходцами Вселенной.

Значительные успехи в области космонавтики одержаны в последние годы в США. Американские космонавты решили целый ряд проблем космических полетов и первыми из людей Земли побывали на Луне.

Много дел у советских космонавтов. Побывав в космосе, они готовятся к новым, более сложным полетам, учатся сами, передают опыт молодым, проходят тренировки. Кроме того, по приглашению народов и правительств они посещают разные страны.

Нескончаемый поток приветствий и приглашений хлынул сразу после 12 апреля 1961 года в адрес Юрия Гагарина.

«Приглашаем посетить нашу страну…» — эти слова можно прочитать в сотнях писем, полученных с разных концов земли на имя советских летчиков-космонавтов. Так пишут рабочие и студенты, крестьяне и представители интеллигенции, общественные и политические деятели, пишут на английском и французском, арабском и румынском языках, пишут уверенным почерком взрослые и дети, только начинающие выводить буквы.

Эти слова пишут в официальных приглашениях руководители государств, представители международных профсоюзных организаций, которые посылают эти приглашения от имени сотен тысяч и даже миллионов людей. Чем объяснить такой порыв дружеских чувств?

Эфир и страницы зарубежной печати заполнены передачами о советских космонавтах. Люди знают, где они родились и выросли, где и кем работали, кто их родители. Но хочется

увидеть космонавта не только на экране телевизора, а живого, чтобы можно было сказать ему слова привета, пожать руку, обнять. Об этих зарубежных поездках мне и хочется рассказать немного подробнее, ибо в них проявляется безграничное уважение к советским людям, к стране социализма.

Английская газета «Дейли экспресс» писала, что молодой русский астронавт воплощает в себе то скромное мужество, которым они так восхищены. Однако не только личный героизм советского космонавта взволновал англичан. Что породило этот подвиг? Как смогла страна, еще недавно нищая и отсталая, так быстро занять место у руля человеческого прогресса?

Рядовому жителю Британских островов, американского континента или Западной Европы нелегко найти ответ на эти вопросы. В печати, по радио, телевидению и в других органах массовой информации в капиталистических странах, как правило, дается искаженный образ советского человека и советской действительности. Простой человек любой страны хочет сам увидеть советского космонавта, услышать его голос.

Радостные чувства вызывают известия о приезде советского космонавта в социалистических странах. Трудящиеся этих стран гордятся своим могучим братом и другом — советским народом, его свершениями во имя мира и прогресса.

…28 апреля. В тот день наш ТУ-104, стартовав из Внукова, взял курс на столицу Чехословацкой Социалистической Республики. На борту находился первооткрыватель космоса Юрий Гагарин — гость Центрального Комитета Коммунистической партии Чехословакии.

На Рузинском аэродроме нас ожидала огромная толпа встречавших. У здания аэровокзала стояли тысячи жителей.

Советского космонавта встречали, как национального героя, как друга, как брата, как самого близкого и родного человека — представителя той замечательной страны, которая ценой жизни своих сыновей принесла чехословацкому народу мир, равенство и свободу.

В первый раз я был в Праге в мае 1945 года. Летчики-штурмовики авиационного корпуса, которым я командовал, свои последние боевые вылеты совершили в небе Чехословакии, сбросив бомбовый груз на гитлеровцев во имя освобождения братского народа. С тех пор прошло много времени.

И снова я в Праге, в одном из красивейших городов мира. Здесь каждый камень рассказывает историю города, страны. Историю многих веков горя, страданий. Историю трудной борьбы за свободу и жизнь, за право говорить на родном языке, за право

быть людьми.

Великолепна Прага весной. В это время она как-то по-особенному преображается. Ярко-голубой блеск приобретает широкая лента Влтавы, ее берега покрываются молочно-розовой дымкой цветущих садов. В распустившихся сиреневых кустах и в буйной зелени деревьев утопают парки Градчан и Петржине. В весенний день 28 апреля 1961 года естественное убранство Праги дополнилось кумачовыми стягами, яркими транспарантами. Улицы Праги запружены народом.

Встреча героя-космонавта вылилась во всенародную манифестацию чехословацко-советской дружбы. После приема в Пражском Граде и короткого отдыха Юрий Гагарин отправился на один из крупнейших заводов столицы. И снова ураган приветствий летел навстречу гостю. Выступая на заводском митинге, Юрий Алексеевич сказал:

— Когда меня спросили корреспонденты, где было жарче — здесь или в космосе, я сказал: здесь жарче. Ведь рядом миллионы горячих сердец.

Директор завода передал Гагарину отлитую из металла статую литейщика — символ любви чехословацких трудящихся к герою космоса, бывшему рабочему-литейщику.

На следующий день, 29 апреля, чехословацкие газеты опубликовали сообщение о награждении передовиков труда по случаю праздника 1 Мая. Правительство Чехословацкой Социалистической Республики удостоило советского космонавта Юрия Гагарина за великий подвиг высшего звания — Героя Социалистического Труда Чехословакии.

На торжественном заседании в пражском Кремле Юрий Гагарин получил Золотую Звезду Героя. Эта награда показывает, что бессмертный подвиг Юрия Гагарина принадлежит не одним советским людям.

Стрелки часов неумолимо отсчитывали время. Всего лишь один день смог пробыть Гагарин в Праге. А сколько было приглашений, сколько людей ожидало его! После приема в Пражском Граде и встречи с рабочими завода, Юрий Алексеевич осмотрел достопримечательности Праги, побывал у памятника Национального освобождения на горе Витков.

Когда мы осмотрели старый город на возвышенности и спускались вниз, Юрий Алексеевич, любуясь красотами открывшейся панорамы, прошел чуть вперед от нашей группы. Извилистая дорожка, петляя между холмов, вела к перекрестку. Здесь Юрий повстречал незнакомого человека, который торопился, спотыкался, припадая на одну ногу. Мы увидели, как этот незнакомец стал обнимать Юрия, целовать. Задыхаясь, он

что-то говорил.

— Юрко Гагарин, Юрко, — доносил ветерок обрывки слов.

Мы подошли ближе и увидели, что рядом с первым советским космонавтом, опершись на его руку, стоял убеленный сединами старик. На вид ему было лет восемьдесят. Натруженная, жилистая рука прожившего большую и тяжелую жизнь человека лежала на груди нашего героя.

Старик продолжал повторять: «Юрко, Юрко», — и слезы медленно текли по его морщинистым щекам. Эта картина нас всех глубоко взволновала.

Таких встреч было много. В адрес Гагарина в Праге приходили сотни писем и телеграмм с заводов, из школ, учреждений и от отдельных граждан. Все хотели встретиться с первым космонавтом. Но времени было мало, пришла пора прощаться, и наш ТУ-104 взял курс на Москву. Перед глазами одна за другой проносились картины встреч советского героя космоса в братской Чехословакии, одни думы сменялись другими.

Идут годы, кипит, не затихая, битва двух миров, двух систем, двух идеологий. В 1968 году реакция попыталась оторвать Чехословакию от лагеря социализма, повернуть вспять колесо истории. И вновь советский воин-интернационалист пришел на помощь трудящимся Чехословакии, чтобы преградить путь реакции. В те дни мне хотелось сказать: люди с берегов Влтавы! Вы помните 9 мая 1945 года, наших советских танкистов, летчиков, принесших вам свободу? Вы не забыли жарких рукопожатий и дружеских встреч с первопроходцем Вселенной? Расскажите об этом детям своим и внукам, прошу вас…

Мир рукоплескал советскому герою космоса. Его по-братски встретили люди Финляндии и Польши, Венгрии и Болгарии, Англии и Канады. Его пригласили на Цейлон и в Италию, его ждали в Индии и Афганистане.

Красавец ТУ-104 взял курс на Софию. Сюда направился посланец советского народа, чьи деды в кровопролитных боях на шипкинском перевале и в Плевне отстаивали свободу Болгарии, сражаясь против турецких захватчиков. Русских в Болгарии называют братьями. Эти славянские народы неоднократно плечом к плечу выступали против общих врагов, покушавшихся на их свободу. Ныне советские люди помогают болгарскому народу строить социализм.

Казалось, вся Болгария вышла на площади сел и городов, чтобы поприветствовать советского космонавта. Десятки ярких, волнующих встреч. Вот только один штрих. В советское посольство пришла пожилая седовласая женщина и на имя Юрия Гагарина передала письмо. В письме содержалась просьба послать

в космос четырех сыновей этой женщины. Все ее сыновья — военные летчики, офицеры Болгарской народной армии.

…В праздничном убранстве встретила Силезия канун национального праздника — 17-й годовщины освобождения Польши. Приезд Ю. А. Гагарина в тот день вылился в большой праздник польско-советской дружбы. Группа горняков вышла на дорогу встречать советского космонавта. Они подарили Гагарину шахтерское снаряжение. У металлургического завода «Покуй» рабочие опять остановили машину. Они устроили гостю бурную овацию. А железнодорожники приветствовали его гудками паровозов.

В лице Гагарина Польша встречала представителя советского народа, который отдал многие жизни своих сынов за свободу и независимость Польши.

…Трехцветными национальными флагами был украшен Будапешт. Он ждал, волновался. На Ферихельдском аэродроме бушевало людское море — десятки тысяч человек. Медленно шли машины, эскортируемые мотоциклистами, мимо тесных рядов будапештцев. Радостные улыбки, горячие аплодисменты сопровождали героя на всем 20-километровом пути.

С душевной теплотой и радостью, по-братски принимали советского человека в странах социалистического содружества. И всюду в лице Юрия Гагарина трудящиеся приветствовали советский народ, Коммунистическую партию, выдвинувшую смелую программу строительства коммунизма.

В глазах чехословацких, болгарских, польских и венгерских товарищей мы видели не слепое восхищение подвигом советского человека, а понимание источника этого подвига.

Первый в мире космонавт был приглашен и в ряд капиталистических стран. Ну что ж, это очень хорошо. Может быть, эти встречи помогут кое-кому лучше разобраться в причинах наших успехов, понять, что приводит страну социализма, коммунистов к новым небывалым высотам.

Финляндия… Леса и холмы страны Суоми, зеркальные разливы ее озер были озарены не только солнцем, но и теплом тех добрых улыбок, дружеских приветствий, с которыми встречали финны посланца великого советского народа. В радушии финнов выражалась признательность Советской стране, нашему народу, партии коммунистов, в частности, за то, что Советская Россия признала государственную независимость Финляндской республики. Финский народ и сейчас чтит этот акт ленинской национальной политики.

Говорят, что англичане невозмутимы, хладнокровны и даже консервативны. Особенно это заметно, когда дело касается

сложившихся устоев и обычаев. Июль для англичан — время летних отпусков, когда жители Лондона и других крупных городов направляются к морю. Пульс политической и деловой жизни в это время спадает. Так повелось издавна, стало своего рода традицией. Но в 1961 году она нарушилась… Известие о приезде советского космонавта всколыхнуло Англию.

Газеты всех направлений вышли специальными выпусками с заголовками через всю первую полосу. Многие заголовки были набраны русским шрифтом:

«Добро пожаловать, Юрий!», «Привет герою!»

«Дейли мейл» и некоторые другие консервативные газеты еще накануне, за несколько дней до прибытия, обсуждали вопрос, как должна быть организована встреча Гагарина. Ведь советский космонавт не имел ранга официального лица, не был главой правительства или дипломатом. В печати не обошлось без споров.

В день прилета Гагарина, во вторник 11 июля, газета «Дейли миррор» писала:

> «Сегодня утром в 10 часов 30 минут майор Юрий Гагарин прибывает в Лондон. Гагарин — храбрый человек. Он символ величайшей победы науки, которая когда-либо была достигнута. Стало известно еще в пятницу, что он приедет в Англию. Вчера, после сомнений в том, какой должна быть процедура встречи, британское правительство наконец решило, кто будет приветствовать героя с мировым именем, кого мы пошлем приветствовать от имени всего британского народа Гагарина, когда он сойдет с самолета. Его встретит не премьер-министр Макмиллан, не министр иностранных дел лорд Хьюм, не министр по вопросам науки лорд Хейлшем, а Френсис Ф. Тэрн-Булл (секретарь канцелярии министра. — *Н. К.*). Объяснения, которые дают этому, заключаются в том, что Юрий Гагарин не глава государства. Но никто не считал, что Гагарин является главой государства. Однако остается фактом, что он совершил подвиг, перед которым меркнет все, что когда-либо сделали Макмиллан или кто-нибудь из его министров…
>
> Английскому народу нет никакого дела до протокола, он придает большое значение первому человеку, завоевавшему космос, и хочет, чтобы этого человека должным образом встретили от его имени. Первый космонавт мира заслуживает, чтобы его с честью

встретила вся страна».

Английский народ взял инициативу организации встречи в свои руки. Улицы, по которым проезжал Юрий Гагарин, покрыла плотная чешуя зонтов: под моросящим дождем люди часами ждали появления советского космонавта.

Лондонцы встречали Юрия Гагарина с такой теплотой и сердечностью, с таким темпераментом, что опровергли все привычные представления об английской сдержанности и хладнокровии. Вдоль улиц, по которым пролегал маршрут Гагарина, стояли толпы людей. Дети с воспитателями, женщины с грудными детьми в колясках, молодежь, старики. И все они восторженно приветствовали нашего космонавта.

Когда кортеж машин свернул на посольскую улицу, мы увидели, что встречающие стояли здесь только с левой стороны, на так называемой гражданской территории. Нам объяснили, что справа расположены частные особняки и дворцы. Правая сторона улицы — собственность их хозяев, находиться на ней рядовым лондонцам запрещено. Ничего не поделаешь, таков закон «свободного» мира и принцип священности частной собственности!

Первый космонавт даже не предполагал, что, отвечая на приветствия ликующей массы народа, он окажется «не совсем джентльменом». Дело в том, что принцесса Маргарита с двумя своими приближенными под неперестающим дождем 40 минут ждала появления гостя, а он не обратил на нее внимания: ведь она стояла на правой стороне улицы, где возвышались особняки и дворцы английской знати.

Программа пребывания нашей делегации в Англии была очень насыщенной: встречи, приемы, экскурсионные прогулки и снова встречи, случайные и неслучайные, строго официальные и просто дружеские.

Мне рассказывали в те дни, что творилось в Англии 12 апреля 1961 года. Когда весть о том, что первый космонавт Юрий Гагарин вышел на орбиту, облетела весь мир, репортеры поднимали с постелей лордов, ученых, политиков. Они просили, требовали прокомментировать это событие, которое опрокидывало многие представления о Стране Советов. Ведь в Англии до сих пор есть люди, которых удивляют сообщения о том, что в Сибири бывает лето, что живут там не в снежных и ледяных пещерах, а в благоустроенных домах, что москвичи могут свободно выезжать за город без специального разрешения. Более того, некоторые, хотя и немногие, англичане полагают, что победа в прошедшей войне была результатом сочетания

королевской власти и таланта премьера Уинстона Черчилля, лидера консерваторов.

Конечно, далеко не все англичане столь наивны. Но тем не менее подобное встречается. И нам, советским людям, порой трудно поверить, что в этой стране, кичащейся цивилизованностью, сохранились представления, граничащие с дикостью. Но что поделаешь, как говорят сами же англичане, таков результат «промывки мозгов», которую ежедневно устраивает антикоммунистическая пропаганда.

Весь день, пока шла пресс-конференция на советской торговой промышленной выставке в Эрлс-Корт, пока Юрий Гагарин осматривал экспонаты, у выставочного здания толпились тысячи лондонцев. Попасть же сюда смогли те немногие счастливчики, которым удалось достать билет еще накануне.

Разумеется, особым интересом на выставке пользовался зал космических исследований с макетом звездного неба. Напряженно прислушивались и юноши, и люди старшего поколения к голосу диктора, рассказывающего о том, как советский человек проник в космос. А сколько вопросов было задано космонавту, когда он выступал на пресс-конференции!

Английское общество межпланетных сообщений вручило Гагарину золотую медаль, специально учрежденную для награждения лиц, внесших важный вклад в исследование космического пространства. Майор Ю. А. Гагарин — первый, кто отмечен этой высокой наградой.

На другой день, в среду, Юрия Гагарина приветствовали жители Манчестера — крупнейшего порта и промышленного города Англии. Манчестер называют рабочим центром Британии.

Во многих отношениях Манчестер соперничает с Лондоном, и его жители предприняли все для того, чтобы превзойти своих столичных коллег в теплоте и радушии встречи советского космонавта. На летном поле аэродрома собралось множество людей во главе с лорд-мэром города мистером Биггсом. Несмотря на дождь, а он назойливо нас преследовал в ходе почти всей поездки, толпы манчестерцев стояли плотными шпалерами на протяжении нескольких миль пути к штаб-квартире профсоюза литейщиков.

Торжественную церемонию встречи открыл шестидесятилетний президент профсоюза литейщиков Фред Холлингсуорт. Говорил он тихо, немного сбивчиво, заметно волнуясь. Но голос Холлингсуорта звучал твердо. Он говорил просто и тепло, как может говорить старый литейщик молодому коллеге. Вступительное слово настолько взволновало присутствующих, что на глазах у многих заблестели слезы.

Затем Фред Холлингсуорт вручил Гагарину грамоту на английском и русском языках об избрании космонавта почетным членом профсоюза — «членом союза номер один».

Приветствуя советского космонавта как брата (слово «брат» члены профсоюза используют в обращении к своим коллегам-товарищам. — *Н. К.*), президент литейщиков приколол к груди Юрия золотую медаль, специально отлитую в честь первопроходца Вселенной. На медали были отчеканены слова:

«Вместе мы отольем лучший мир».

Почетного члена профсоюза литейщиков Юрия Гагарина приветствовали тысячи собратьев по его профессии на заводском дворе «Третфорд-парк-уоркс». Народу собралось столько и каждому хотелось сказать так много, что дирекция компании вынуждена была продлить перерыв.

Выступая на митинге, Юрий Гагарин сказал, что он очень рад видеть английских рабочих, горд, что сам работал литейщиком, поблагодарил профсоюз за оказанную честь и заверил, что оправдает доверие литейщиков Великобритании. Юрий рассказал о том, что в Советском Союзе знают Манчестер даже школьники, знают его рабочих, знают его спортсменов.

— Наступит время, когда на межпланетных станциях и кораблях космонавты различных стран будут встречаться как друзья и коллеги, — добавил он в конце своего выступления. — В космосе хватит места. И русским, и американцам, и англичанам.

Английские ученые при встрече с Гагариным сетовали на то, что Соединенное королевство тратит на просвещение всего около 3 процентов национального дохода. Это, по мнению английских ученых, мизерные средства. Они высказывали недовольство по поводу безмерно раздутого военного бюджета, который из года в год растет. Так невольно разговор о первом рейсе в космос перешел на жгучие темы современного мира, расколотого на блоки и лагери, на политику агрессивных государств.

После митинга майора Гагарина пригласили в мэрию Манчестера. Машины продвигались медленно. Десятки тысяч людей стояли на всех тротуарах.

У центрального подъезда здания мэрии военный оркестр исполнил Гимн Советского Союза. Мистер Биггс, надевший по такому случаю золотую цепь, пригласил гостей на ленч. Даже и здесь манчестерцы решили отличиться. Ленч был сервирован на «коронационном сервизе». Редкого, очень редкого гостя манчестерцы встречают с таким почетом!

Юрий Гагарин сердечно поблагодарил за теплый прием, вручил сувениры, к великому удовольствию манчестерцев, роздал

сотни фотографий с автографом. Этот прием прошел, выражаясь протокольным языком дипломатов, в исключительно теплой и сердечной обстановке.

Вскоре мы снова были в Лондоне. Огромный город опять радушно раскрыл свое сердце первому космонавту.

В программе на четверг 13 июля значилось: небольшая прогулка по городу, визит к лорд-мэру, встреча с премьер-министром, приемы в Обществе англо-советских связей и ассоциации «Великобритания — СССР».

В нашем распоряжении времени было немного, и мы решили посвятить утро осмотру города. Предполагалось, что рано утром, еще до того, как нахлынут туристы, наша экскурсия пройдет относительно спокойно. Но не тут-то было! Исторический лондонский Тауэр, этот древний замок, ставший недавно своеобразным музеем, был буквально заполнен молодежью и школьниками.

Расчет на тишину не оправдался. Громовой возглас «Едет!» потряс воздух, как только показалась машина с красным флажком.

Попасть в крепость удалось не сразу. Пробиться сквозь ряды возбужденных, кричащих людей был бессилен даже фельдмаршал лорд Александер, который встречал гостя у «Дома королевы». Не помогла и конная полиция.

Гагарин раздавал автографы, отвечал на приветствия, пожимал руки. И так было на каждом этапе нашей экскурсии.

Потом состоялась поездка в мэрию. Лорд-мэр Лондона сэр Уэли-Коэн торжественно встретил героя космоса у здания «Меншн-Хаус», расположенного в северном квартале Сити. Кстати сказать, северный район Сити — это квартал деловых кругов. Но даже в многочисленных окнах чопорного и строгого «Банка Англии» не было ни одного квадратного фута, свободного от человеческих лиц. Не было свободных мест и на тротуарах перед зданиями.

Тишина наступила лишь на несколько минут, когда Герой Советского Союза первый космонавт мира майор Юрий Алексеевич Гагарин в торжественном молчании возложил к подножию монумента британским солдатам и офицерам, павшим в двух мировых войнах, венок из пурпурных роз.

Советский офицер осторожно опустил венок со скромной надписью «От майора Юрия Гагарина» на гранитную плиту, отступил на несколько шагов назад, четко отдал воинскую честь и застыл по стойке «смирно» перед монументом. Минутой молчания все присутствовавшие на этой церемонии почтили память тех, кому не суждено было дожить до полета человека в

космос.

Майора Юрия Гагарина принял премьер-министр Англии Гарольд Макмиллан. Эта встреча не могла не состояться, поскольку английский народ уже высказал свое восхищение первым советским космонавтом.

Макмиллан во время встречи задал космонавту несколько общих вопросов, поинтересовался самочувствием космонавта во время полета, пригласил осмотреть кабинет и полюбоваться видами из окон квартиры. Юрий Алексеевич отвечал с присущим ему остроумием, беседа сразу приняла непринужденный характер.

Юрий Алексеевич преподнес в подарок английскому премьер-министру экземпляр своей книги «Дорога в космос» с автографом. Гарольд Макмиллан от имени правительства Великобритании подарил советскому космонавту серебряный поднос работы английских мастеров. Глава английского правительства проводил советского космонавта до машины и тепло с ним попрощался.

— Как вы нашли майора Гагарина? — спросили Макмиллана корреспонденты.

— Восхитительный, восхитительный… замечательный человек. Наша встреча была очень приятной.

14 июля Герой Советского Союза майор Юрий Гагарин был в Букингемском дворце на завтраке с ее величеством королевой Великобритании Елизаветой Второй. Возле дворца собралась огромная толпа, и кортеж машин с трудом протиснулся сквозь плотным строй встречающих. Перед парадным подъездом дворца гвардейцы в форме времен Тюдоров взяли «на караул», приветствуя советского космонавта.

Весьма интересным был прием, устроенный в честь Ю. А. Гагарина министерством авиации. Государственный министр Дж. Эмери, маршал авиации Рональд Лиз и другие высшие чины королевских воздушных сил поздравили Гагарина.

На приеме присутствовали многие известные английские летчики, авиационные командиры, деятели авиации. В общей беседе, которая проходила в дружественной обстановке, назывались имена советских пилотов-рекордсменов, отдавалось должное достижениям советской авиации. Слава о наших ТУ, ИЛ, АН и других замечательных машинах, показанных на воздушном параде в Тушине 9 июля 1961 года, долетела до Англии.

Один из присутствовавших на приеме офицеров рассказал о своей службе в русских авиационных подразделениях во время первой мировой войны. Полковник вспоминал об успешных боевых действиях русских летчиков на Южном фронте в ходе известного Брусиловского прорыва. Тепло и увлекательно

говорил он о летчике Петре Николаевиче Нестерове.

Разговор шел об авиации, покорении космоса. Но не только об этом. Нет-нет да и переходил он на самую важную, самую злободневную тему — о мирном сосуществовании. Наивными выглядели те, кто пытался спрятаться за фразу, что мы, мол, солдаты и наше дело выполнять приказы, а не думать. Ведь когда английские летчики на «спитфайрах» отражали атаки «юнкерсов», они не только выполняли приказы, но и думали об агрессии немецкого фашизма, о тех, кто потворствовал фашистским агрессорам.

Многие из присутствовавших на приеме заявляли примерно так.

Да, мы дружили в военное время, когда у нас был один общий враг. Зачем же нам ссориться в мирное? Сейчас только безумцы не понимают, что такое война.

— Авиация у вас сильная, — говорили английские летчики в беседе с Ю. А. Гагариным. — Русские летчики умеют драться. И авиационная техника у вас высокая. И… ракеты вообще…

Нам были приятны такие отзывы, и мы говорили в ответ, что вполне можно обо всем договориться, не размахивая атомными бомбами. Это была своеобразная полемика о судьбах мира, о жгучих проблемах современности, и Юрий Алексеевич сумел покорить многих собеседников.

Вечером после напряженного и трудного дня мы с Юрием Алексеевичем беседовали в нашей резиденции. Чувствовалось, что Юрий устал за этот день, до предела насыщенный официальными встречами и приемами, атаками журналистов, а также усложненный требованиями протокола и дипломатического этикета.

— Николай Петрович, скажите прямо: как у меня дела идут? Нет ли ошибок?

— Все правильно, Юра. Рад за тебя, — успокоил я Юрия Алексеевича.

— Завтра опять ответственные встречи. Как вести себя? О чем рассказать? Как поступить, когда вне программы атакуют корреспонденты?

— Будь самим собой, Юра. Помни, что ты советский человек, рядовой сын партии и народа. Это главное. Никого не изображай; перед тобой хоть и зрительный зал, но ты не артист. Будь самим собой.

— Спасибо за совет, Николай Петрович. Вот и легче стало! — И Юра улыбнулся.

Самое высшее завоевание нашей страны, народа, партии — воспитать вот таких замечательных парней! Цельная натура,

сильный характер, человек нежного и доброго сердца в сочетании со стальным мужеством, несгибаемой отвагой, верный сын партии, способный выдержать любое испытание.

Всего несколько дней провел советский космонавт на Британских островах, но след, который остался в сердцах английских людей, особенно у молодого поколения, неизгладим. Газета «Обсервер» писала, что, оказывая радушный прием Гагарину, англичане тем самым дали понять, что они хотят жить как добрые соседи с Советским Союзом и разрешать все разногласия мирным путем.

Союзники Англии по НАТО были приведены в смятение тем необыкновенно сердечным приемом, который был оказан русскому космонавту. Озадаченными и встревоженными оказались многие трубадуры «холодной войны» в Бонне и Вашингтоне. По словам «Санди телеграф»,

> «после сцен восторга в Лондоне будет трудно мобилизовать те же самые толпы народа, которые недавно кричали «ура!» майору Гагарину, на борьбу… не на жизнь, а на смерть из-за Берлина».

Вывод этот весьма своеобразный и многозначительный. Несомненно одно: поездка Ю. А. Гагарина в Англию и многие другие поездки советских космонавтов в капиталистические страны вызывали законное беспокойство у тех кругов, которые всячески разогревали различные кампании антикоммунизма и антисоветизма, но предотвратить визиты посланцев страны социализма они не могли.

Ровно в полдень 23 июля 1961 года ИЛ-18 стартовал с Внуковского аэродрома на Кубу.

Мы много читали в газетах и жадно ловили по радио сообщения о тяжелой, полной героизма борьбе кубинского народа против диктаторского режима предателя Батисты. Мы радовались победе, одержанной кубинской революцией. Советские люди были солидарны с Кубой, для которой обретенная свобода означала простые крестьянские руки, державшие грамоты на право владения землей, рухнувшие с предприятий вывески американских фирм и компаний, первые кооперативы, первые тракторы, первую национальную нефть, вступившую в бой с неграмотностью армию учителей, прошедших школу партизанской борьбы. «Патриа о муэрте!» — «Родина или смерть!» — этот пламенный клич кубинцев донесся через океанские просторы и стал близким и понятным людям Страны Советов.

За шесть часов полета мы миновали Ригу, Стокгольм, Осло,

маленькие Фарерские острова. Первая посадка была в Исландии на аэродроме Кефлавик — военной базе США. Это одна из многих американских военных баз, разбросанных на чужой территории.

На короткий отдых и заправку самолета ушло немногим больше часа. Снова старт. Самолет пошел курсом на остров Ньюфаундленд, где сделал еще одну посадку в Гандере.

Нас ждала Куба! Какая она?

Как будто не было смысла непрерывно задавать себе этот вопрос, а он был у нас на устах и в мыслях. Мы старались представить себе и дома, и улицы, и города, и людей. Главное — людей! Ведь мы столько раз видели их на фотографиях, слышали об их героических подвигах в борьбе против империалистов.

Рано утром 24 июля мы подлетали к Гаване. На подходе к аэродрому самолет встретился с мощной грозовой облачностью. Посадка прошла нормально. Но не успела машина подрулить к месту стоянки, как началась тропическая гроза. Стало вдруг совсем темно. Черное небо с оглушительным треском разрывали гигантские молнии. Потом лавина воды обрушилась на землю. У нас в России такого не бывает. Если самый большой русский ливень удесятерить, то тогда получится что-то подобное кубинскому тропическому ливню.

Для встречи Ю. А. Гагарина на аэродроме был выстроен почетный караул, присутствовал весь дипломатический корпус. Встречать космонавта великой Страны Советов прибыли десятки тысяч кубинцев во главе с Фиделем Кастро, президентом Освальдо Дортикосом, членами правительства. Все стояли под проливным дождем, ожидая советского гостя. Спокойно и уверенно сошел по трапу Юрий Гагарин. Неистовства разбушевавшейся природы не могли сорвать эту встречу.

Фидель Кастро обнял Юрия Гагарина, представил его членам правительства. Торжественно прозвучали гимны Советского Союза и Республики Куба. Наша делегация тронулась в путь.

Двадцать километров отделяют аэродром от Гаваны. На всем пути по колено в воде стояли люди. Машины медленно двигались мимо живой цветной ленты.

Мускулистые загорелые бородачи и стройные черноволосые кубинки с оружием в руках. Густо-синее море и оранжевый песок, мохнатые листья пальм, шумные улицы Гаваны, белый, устремленный ввысь восьмигранник памятника Хосе Марти… Мы увидели Кубу в ее неожиданной новизне и все-таки волнующе знакомой.

Популярность Юрия Гагарина на Кубе необыкновенна. Его имя с восторгом и гордостью называли в крупных городах и далеких кооперативах, оказалось, что его знают в каждом доме, в

каждой семье. У телевизоров кубинцы собирались целыми толпами, чтобы посмотреть очередную передачу о командире космического корабля «Восток». А сколько писем, телеграмм и памятных подарков поступило в Гавану на имя нашего героя!

Газеты, со страниц которых не сходили портреты Гагарина, подчеркивали, что, горячо приветствуя первого космонавта, кубинцы тем самым выражают сердечную любовь и братские чувства к советскому народу, его правительству.

В честь праздника на самой большой площади Гаваны состоялись демонстрация и красочный спортивный праздник. На трибуне у подножия 150-метрового обелиска Хосе Марти, который давно стал символом борьбы за свободу всей Латинской Америки, находились Фидель Кастро, Юрий Гагарин и Освальдо Дортикос. Вокруг них — члены молодого революционного правительства. А внизу через необъятную площадь без конца шла людская масса молодой революционной Кубы. Красивая и гордая, сильная и смелая.

В глазах гаванцев светились счастье и азарт борьбы. Счастье от сознания свободы и неукротимого стремления к самостоятельной жизни. И в этих же глазах — ненависть к тем, кто хочет задушить республику петлей экономической блокады, кто хочет, чтобы сахар Кубы лежал на складах, а кубинские заводы задохнулись от нефтяной жажды, кто вкладывает в руки предателей народа оружие с клеймом «Сделано в США».

Площадь с памятником Хосе Марти — место массовых митингов и собраний кубинцев в дни радости и тревог. Здесь говорят о самых жгучих вопросах жизни и борьбы. На митинг, посвященный встрече с Ю. А. Гагариным, собралась более чем 500-тысячная аудитория. На площади говорили о завоеваниях кубинской революции, о непрекращающихся попытках американских монополий задушить свободу, нарушить единство народа и правительства. Над площадью неслись слова благодарности за помощь, оказываемую Кубе Советским Союзом и другими социалистическими странами.

— «Венсеремос!» — «Мы победим!» — скандировала в едином порыве полумиллионная масса людей.

Фидель Кастро говорил на этом митинге четыре с половиной часа. В начале своей речи он шутливо спросил Гагарина, за сколько времени тот облетел Землю.

— За полтора часа, — ответил Юрий Алексеевич.

— Ну тогда считай витки, я начинаю.

Фиделю Кастро очень понравилась фуражка Юрия Гагарина — с голубым, как небо Кубы, околышем и крылатой эмблемой летчика Военно-Воздушных Сил СССР. Космонавт

подарил ее Фиделю Кастро, а тот в знак взаимного уважения отдал ему свою.

Нелегко дались первые самостоятельные шаги народу маленького зеленого острова в Карибском море. Зловещий пурпур пожара на плантациях сахарного тростника, диверсии, выстрелы в спину… Но республика всегда начеку. Народ Кубы уверен в победе, в правоте своего дела.

Мы прибыли на Кубу спустя три месяца после того, как силы реакции совершили подлое преступление против свободолюбивого народа. Банды интервентов по плану ЦРУ высадились на Плайя-Хирон, чтобы силой оружия задушить республику. Враги были разбиты. 19 апреля в 5.30 дня пал последний опорный пункт на побережье Хирон, удерживаемый наемными силами империализма. Революция одержала победу, хотя за нее пришлось заплатить высокую цену жизнями революционных бойцов.

Незадолго до прибытия Гагарина на Кубу правительство республики учредило орден «Плайя-Хирон» в честь победы над интервентами. Первым орденом было решено наградить Главнокомандующего революционными вооруженными силами майора Фиделя Кастро. Но он попросил, чтобы орден «Плайя-Хирон» номер один был вручен первому космонавту как признание кубинцами больших заслуг советского народа в деле мирного освоения космоса.

Вечером 27 июля кубинские товарищи устроили прощальный банкет в небольшом ресторане. После ужина и концерта национального танца Юрию Гагарину предложили прокатиться по городу.

Машина помчалась по освещенным разноцветными огнями улицам Гаваны. Фидель Кастро сначала молчал, как бы давая нам время привыкнуть к быстрому движению машины и осмотреться вокруг, потом, встрепенувшись, сказал:

— Хочу проверить, узнают ли кубинцы Гагарина, — и предложил Юрию надеть его берет.

Сразу же оговорюсь, что в газетах было объявлено, что советский космонавт уже убыл в Канаду по приглашению Сайруса Итона на Пагуошский митинг сторонников мира. Кубинцы были уверены, что Гагарина среди них нет.

Машина выскочила на небольшую площадь и остановилась напротив сквера. Фидель вышел из машины. Около него сразу же собрался народ. Завязалась беседа.

— Ну что, не остался у нас Гагарин? — спросил он стоявшего рядом с ним кубинца.

— Да, улетел… Жаль, что так скоро.

— Ничего, в следующий раз побудет подольше, — сказал, улыбаясь в густую бороду, Фидель.

Один из окружавших машину кубинцев в ходе этого разговора пристально смотрел на Гагарина, словно вспоминая что-то. Юрий Алексеевич был одет в гражданский костюм, без орденов, на его голове красовался берет. Чувствовалось, что кубинец усиленно напрягал память. Потом он воскликнул:

— Гагарин!

— Нет, это не он. Гагарин улетел, — спокойно, не поворачивая головы, заметил Фидель Кастро.

Но это не помогло. Уже не один кубинец, а многие наперебой кричали: «Гагарин, Гагарин!»

— Неужели похож? — невозмутимо спросил Фидель, покрывая спор, начатый с кем-то из присутствующих.

— Да, очень похож. Это он, — зашумели вокруг.

— А газетам вы не верите? — вдруг строго спросил Фидель.

Голоса смолкли. Собравшаяся толпа растерянно замолчала. Фидель обвел всех внимательным взглядом, сделал паузу, чтобы слова его прозвучали веско, и тихо, засмеявшись, сказал:

— Да, это Гагарин.

Словно взрыв потрясли ночной воздух крики восторга: «Гагарин! Гагарин!»

Из Гаваны мы полетели в Бразилию. В самолете было тихо. Каждый думал о своем. Юрий Гагарин, прильнув к иллюминатору, смотрел вниз. Навстречу самолету бежали горы, леса, деревни и города. Они виднелись отчетливо, как на географической карте, и лишь изредка исчезали под облаками.

Штурман нашего самолета Алексей Бойко сообщил, что скоро посадка…

Рио-де-Жанейро! Сколько легенд сложено об этом городе. Сколько раз в журналах и в фильмах видели мы этот славящийся своим живописным расположением и считающийся самым красивым в Южной Америке город.

В аэропорту узкие лучи прожекторов вырвали из темноты слившуюся в один вытянутый блик массу улыбающихся лиц. Люди что-то кричали, махали флажками, цветами, над их головами колыхалось море рук. Так встречали советского героя космоса бразильцы. Слышались крики: «Браво, Юрий!»

Местные власти, то ли опасаясь беспорядков, то ли по причине иного свойства, постарались быстро усадить Гагарина и сопровождавших его лиц в машины, чтобы как можно скорее покинуть аэродром. На пути в город народу было не меньше. В отдельных местах автомашины вынуждены были останавливаться. Народ искренне и темпераментно приветствовал первого

космонавта, представителя великого Советского Союза.

Полиция Рио-де-Жанейро оказалась в растерянности перед огромной восторженной толпой. Полицейские решили разгонять людей водой из пожарных насосов. На следующий день в ряде газет были опубликованы протесты рабочих и студенческих организаций против грубых действий полиции. Газеты писали, что она умышленно препятствовала общению Гагарина с народом. Реакционные круги города и страны, конечно, постарались сделать все от них зависящее для пресечения «красной пропаганды». Однако энтузиазм народа был настолько велик, что сдержать его не осмелились даже самые оголтелые глашатаи антикоммунизма.

Встречи Юрия Гагарина с народом Бразилии состоялись. Приветствия, крепкие рукопожатия и многочисленные подарки, врученные Ю. А. Гагарину, искренние пожелания успехов в адрес советского народа — таков был лейтмотив встреч Юрия Гагарина с бразильскими студентами и рабочими, служащими и учеными, работниками литературы и искусства.

Нам казалось, что в Бразилии невозможен более горячий и сердечный прием, чем в столице республики. Но вот что было в Сан-Пауло — крупнейшем промышленном центре страны после Рио-де-Жанейро. Когда мы прилетели, то первое наше впечатление было такое: как будто город праздновал свое рождение. Как говорили впоследствии наши бразильские друзья, реакционные круги, учтя печальный опыт Рио, сумели надавить на полицию и та преградила путь на аэродром колоннам демонстрантов. На аэродроме нас встретили официальные лица, но стоило кортежу выехать на шоссе, как мы увидели огромные толпы. На всем пути следования машин от аэродрома в город стояла сплошная стена людей.

Трудно передать словами, что делалось около отеля, где должен был остановиться советский космонавт. Чтобы сдержать натиск желающих увидеть Гагарина с близкого расстояния, полиция забаррикадировала в гостинице все входы и выходы. Иначе, как сказал полицейский комиссар, «ее разнесут по кусочкам и ничего не останется».

В Сан-Пауло состоялся митинг на городском закрытом стадионе.

Когда Юрий появился у микрофона, его встретил такой взрыв аплодисментов, что стало страшно за сохранность стеклянной крыши, накрывающей огромную чашу. Прошла минута, вторая, третья, а шквал дружеских приветствий все не ослабевал…

Утром 2 августа мы вылетели из Сан-Пауло в город Бразилиа. Этот город официально объявлен новой столицей, хотя

строительство его далеко не завершено. Новая столица Бразилии так же тепло и искренне встретила и проводила первопроходца космоса. Мы попрощались с представителями народов Южной Америки и, согласно программе, перелетели в Северное полушарие.

Если до этого основным транспортом космонавта был самолет, то после посадки в Галифаксе мы пересели в автомашины и проделали путь в 250—280 километров на север полуострова, в местечко, известное тем, что в нем в свое время родился лауреат Ленинской премии за укрепление мира между народами Сайрус Итон. Именно по его инициативе недалеко от канадского города Пагуоша впервые собрались ученые разных стран для решения самых важных вопросов, волнующих человечество. — вопросов укрепления мира.

Сайрус Итон настоял, чтобы в Пагуош был приглашен первый в мире космонавт Ю. А. Гагарин, чей полет вокруг Земли служит делу мира, научному прогрессу, во имя блага всех людей нашей планеты.

Интерес к прилету советского космонавта в Канаду был огромен. В Канаду прибыла большая армия корреспондентов от различных издательств, представителей многих радио- и телевизионных компаний. Интерес любителей сенсаций был понятен хотя бы потому, что Сайрус Итон пригласил посетить его имение близ Пагуоша в одно и то же время не только Юрия Гагарина, но и американского космонавта Аллана Шепарда. Однако Шепард не приехал, сославшись на занятость.

Положение Аллана Шепарда можно было легко понять. Как говорили некоторые корреспонденты и даже ученые, «подпрыг» в космос, осуществленный на несколько месяцев позднее космического полета Ю. А. Гагарина по орбите вокруг Земли, конечно, не шел ни в какое сравнение с достижением советской космонавтики. Шепард, понимая это, предпочел не вставать в один ряд с истинным Колумбом космоса.

В Канаде была организована большая пресс-конференция. Многих корреспондентов интересовало, чем отличался полет Гагарина от полета Шепарда. Об этом шло много разговоров, возникли споры. Находились люди, которые пытались ставить знак равенства между этими совершенно неравноценными событиями. Нет необходимости еще раз доказывать несостоятельность этих суждений. Достаточно сказать, что во время полета период невесомости у Шепарда длился около пяти минут, да и весь его «прыжок» в космос продолжался 15 минут.

Американский корреспондент, фамилию которого не помню, но знаю, что это отпрыск одного из эмигрантов, упорно

интересовался подробными техническими данными корабля-спутника «Восток» и особенно стартовым весом ракеты-носителя.

Остроумные ответы Юрия Гагарина на все вопросы приводили в восторг аудиторию. Наш космонавт нашелся что ответить и на этот вопрос.

— Господин корреспондент, я надеюсь, что вы достаточно образованный человек и знакомы с физикой и математикой. С помощью элементарных формул, подставив в них суммарную мощность двигателей и скорость космического корабля «Восток», о которых уже сообщалось в печати, вы сможете решить уравнение, в котором из трех параметров два известны.

Вечер и ночь мы провели на ферме Сайруса Итона.

Ранним утром ко мне в комнату пришел один из служащих Итона и, волнуясь, сказал:

— Господин Каманин. Второй человек из вашей страны в космосе.

— Я не удержался и воскликнул: «Титов!»

— Да, да, мистер Титов, — закивал головой американец.

В доме Сайруса Итона началось всеобщее ликование. Включили радио. Через многие тысячи километров эфир донес до нас знакомый голос диктора. Левитан читал сообщение ТАСС. По всему миру разносились слова:

> «6 августа 1961 года в 9 часов московского времени в Советском Союзе произведен новый запуск на орбиту спутника Земли космического корабля «Восток-2».
>
> Корабль «Восток-2» пилотируется гражданином Советского Союза летчиком-космонавтом майором товарищем Титовым Германом Степановичем».

Сайрус Итон искренне поздравил нас с новой замечательной победой советского народа в космосе. Мы с Гагариным не отходили от приемника, ловили каждое сообщение Москвы. Тут же решили ускорить наше возвращение на Родину.

Юрий Алексеевич очень торопил всех с отлетом и очень обрадовался, когда нам сообщили, что к отлету все готово. До свидания, Канада! До свидания, Пагуош!..

Мы встретили Германа Титова на Волге, а затем и на московской земле. Поздравили его с успехом, обобщили опыт первого в мире суточного полета, а через некоторое время вновь вышли на земную орбиту.

…Индия. 29 ноября, перевалив покрытые вечным снегом Гималаи, в 11 часов 30 минут наш самолет приземлился на аэродроме Палам в Дели. Площадь, прилегающая к аэродрому, напоминала огромный красочный ковер. Тысячи жителей

индийской столицы собрались здесь, чтобы приветствовать Юрия Гагарина, отдать дань глубокого уважения достижениям Страны Советов, проложившей человечеству путь в космос.

Горячо и радостно встречали в Индии первого в мире космонавта — посланца великой Страны Советов. Встречали цветами, улыбками, флагами. Индийская республика была по счету десятой страной, гостеприимно принявшей на своей земле Юрия Гагарина.

По прибытии в Дели наша делегация нанесла визит премьер-министру Индии. Джавахарлал Неру тепло приветствовал Юрия Гагарина, познакомил с членами своей семьи, расспросил о полете, выразил восхищение подвигами советских космонавтов и пожелал новых успехов.

Нашу делегацию принял вице-президент Индии доктор Сарвапалл Радхакришнан. В дружеской беседе с космонавтом он сказал, что прожил в нашей стране два с половиной года, видел проявление изумительного трудолюбия советских людей.

— Я знаю, что советский народ создает историю. Я люблю вашу страну, — сказал Радхакришнан.

Очень теплой была встреча в столичном планерном клубе. В честь Юрия Гагарина устроили показательные выступления планеристов. Двое юношей и две девушки продемонстрировали свое мастерство в воздухе. Секретарь клуба преподнес гостю в подарок искусно выполненную модель планера, вручил грамоту почетного члена клуба и попросил его дать название одному из планеров.

— В честь советско-индийской дружбы, во имя того, чтобы она и дальше росла и крепла, — сказал Юрий, — я рекомендую этому планеру имя «Дружба».

Над летным полем клуба раздались крики восторга. Под одобрительные возгласы Юрий Гагарин на носовой части фюзеляжа планера написал слово «Дружба».

Вечером нам рассказали такую историю. Оказывается, задолго до приезда Гагарина за оградой аэродрома собралось много народу. Люди сидели прямо на траве и молча ждали час, два, три. Эти люди не читали газет, они не были на пресс-конференциях. Просто до них дошел слух, что утром аэроклуб посетит Гагарин. И они пришли. Когда их пытались убедить, что космонавт уже уехал, они шумели, волновались и никак не хотели уходить.

Десятки тысяч людей собирались на площадях различных городов, чтобы приветствовать героя. На одном из митингов в Дели, решительно растолкав полицейских, к Гагарину подбежала девушка. Она надела ему на руку браслет и смущенно опустила

длинные ресницы. Согласно индийскому обычаю, с этого момента Юрий Гагарин и эта девушка стали братом и сестрой.

Без волнения нельзя было смотреть и на седого худощавого старика, который упрямо и долго протискивался к трибуне, где выступал космонавт. Старик прошел пешком около ста километров, чтобы по поручению жителей своей деревни передать советскому человеку — герою космоса — привет и скромный подарок.

1 декабря самолет с нашей делегацией прилетел в Лакнау — промышленный и культурный центр Северной Индии. Здесь у стен Лакнауского университета Юрия Гагарина встречало более 20 тысяч человек.

В Лакнау мы пробыли лишь один день. Но кто-то из местных жителей подсчитал, что за этот день на встречах и выступлениях Гагарина присутствовало более 100 тысяч человек. Так было не только в Лакнау. Два дня в Бомбее вылились в подлинный праздник советско-индийской дружбы. На грандиозном митинге, устроенном в честь космонавта, присутствовало около полумиллиона человек.

На одной из пресс-конференций журналисты спросили Юрия Гагарина, кто из советских ученых занимается космическими полетами.

— Да разве их всех перечислишь! Их много, несколько тысяч… — ответил космонавт.

Любопытно, что во время пребывания Гагарина в Бомбее шоферы такси не брали с русских плату. Так решил профсоюз таксистов.

Индусы успели за короткое время по-настоящему полюбить посланца великой страны социализма. Чем это объяснить? Сами они говорили, что Гагарин показал им, «что могут сделать народы Востока. Ведь сорок четыре года назад вы были такими же, как мы».

В Индии много трудностей, вызванных последствиями колониализма. Приведу только один факт: годовой доход на душу населения в Индии в 20—25 раз ниже, чем в США. Но страна обрела независимость и свободу, ее народ увидел контуры светлого будущего. Советский Союз для них живой пример. Вот почему народ Индии так живо интересуется нашими успехами.

Омываемый водами Индийского океана недалеко от южных берегов Индии лежит остров Цейлон. Мы полетели туда из индийского города Хайдарабада. Два часа пятнадцать минут полета — и под крылом аэродрома Коломбо, окруженный плотной стеной пальм.

Первой на цейлонской земле советского космонавта

встретила самая храбрая девушка Цейлона Магелина Нона. Она еще школьница, но звание самой храброй девушки ей было присвоено за спасение утопающих детей. Магелина Нона надела на шею космонавту ожерелье из цветов и сказала первые слова привета.

На аэродроме в Коломбо нас ожидали жители столицы и окрестных деревень. В руках они держали плакаты с приветствиями на сингалезском, тамильском, английском и русском языках. Девушки исполнили сингалезскую песню.

Страной вечного лета называют Цейлон. Гордость и богатство острова — его чайные, каучуковые и кокосовые плантации. В привычные картины тропической экзотики властно вошло новое: растет молодая промышленность Цейлона. В стране поднимаются корпуса прокатного, шинного, сахарного, станкостроительного заводов, текстильной фабрики. Реконструируется старая система орошения, идет строительство новых ирригационных сооружений, освоение целинных земель в джунглях. Это стало возможным только после провозглашения независимости. До 1948 года остров был английской колонией.

Подписание в конце февраля 1958 года соглашения между Советским Союзом и Цейлоном об экономическом и техническом сотрудничестве послужило началом экономических связей между двумя странами. Оно помогает дружественному государству создать собственную промышленность. Народ Цейлона ценит помощь Советского Союза и с особым радушием встретил дорогого гостя.

Программа нашего пребывания очень насыщенна. Встречи и митинги сменялись лекциями и приемами. Нещадно палило солнце. Глаза застилал пот. Ноги как будто наливались свинцом. Но Гагарин, несмотря на это, радостный и взволнованный, все время был в центре людского водоворота и отвечал на приветствия. Это был его долг и его счастье.

Юрию Алексеевичу, конечно, хотелось иногда остаться одному, спокойно пройтись по городу, полюбоваться его домами, подышать соленым воздухом океана. Но где взять время? Недостаток его вынудил отказаться от такого удовольствия, как поездка на слоне.

Наше путешествие по Цейлону началось на машинах. После двух дней непрерывных поездок по городам и деревням мы сменили машины на самолет цейлонских военно-воздушных сил и перелетели на север, в город Анурадхапура.

Последний маршрут на земле Цейлона. Ветер шевелил бархатные пальмы, вдали виднелась белая стена суровых снежных гор. Дорога шла недалеко от береговой полосы. Шум моря

сливался с рокотом машин и трескотней цикад. Свет фар то и дело выхватывал из темноты группы людей.

Один из цейлонцев сказал нам:

— Спасибо вашему народу и вашему правительству за то, что они прислали к нам Гагарина. Его приезд не сотрется в нашей памяти. Его будем помнить мы, наши дети и дети наших детей.

Пришло время сказать гостеприимным цейлонцам сердечное спасибо и пожелать им новых успехов в строительстве свободной жизни. Наша делегация с Цейлона вылетела на самолете в Афганистан.

Самолет летел на север. Командир корабля К. Ф. Соболев сообщил, что температура в Кабуле всего лишь +6 градусов. Это намного холоднее, чем в Индии, не говоря уже о Цейлоне. Но разве можно говорить о похолодании, когда на аэродроме жители Кабула устроили нашей делегации такую горячую встречу! Крики «ура!», «Гагарин!», овации, звенящие звуки оркестров и бесконечные рукопожатия.

Делегация была принята королем Афганистана Мухаммедом Захир-Шахом. Король отметил успехи советского народа во всех областях экономики, науки, культуры и подчеркнул, что его страна ощущает эти успехи в виде огромной помощи, которую Советский Союз оказывает Афганистану.

— Дружба между Афганистаном и Советской страной имеет свою историю, — сказал Мухаммед Захир-Шах. — Начало этой дружбы положил великий друг народов Востока Владимир Ильич Ленин. Нам приятно видеть в Афганистане героя не только Советского Союза, но и всего мира.

Юрий Алексеевич поблагодарил короля Афганистана за теплый прием и за добрые слова, сказанные в адрес Советской страны. Прием прошел в непринужденной, дружественной обстановке.

Тысячи кабульцев в парке «Синема», в университете, на площадях города восторженно приветствовали Гагарина и с огромным вниманием слушали его рассказы о полете в космос.

Когда машины проезжали по городу, люди останавливались, приветливо махали руками, кричали: «Га-га-рин!» Часто слышалось произносимое по-русски «здравствуйте». Конечно, за три дня мы не многое увидели. Однако с уверенностью можно сказать, что приезд советского космонавта в Кабул сыграл большую роль в дальнейшем укреплении советско-афганской дружбы.

Первый в мире космонавт посетил Объединенную Арабскую Республику.

Губернатор Каира в торжественной обстановке вручил ему

символический ключ от города как знак дружбы между столицей Советского Союза Москвой и центром Объединенной Арабской Республики. Президент Абдель Насер наградил Ю. А. Гагарина высшим орденом республики — «Ожерелье Нила».

Семь дней наша делегация знакомилась с жизнью и культурой народов ОАР. Она побывала в Луксоре, где сосредоточены прекраснейшие памятники древнеегипетской цивилизации и где удалось увидеть далекое прошлое страны. В Каире и других городах познакомились с ее настоящим, а в Асуане, где руками египтян с помощью советских специалистов сооружалась тогда самая большая в Африке высотная плотина, заглянули в будущее египетского народа.

Первый в мире космонавт побывал в Либерии, останавливался в Триполи — столице Ливии и Аккре — столице Республики Гана. Был советский космонавт и на земле Икара. Здесь произошла волнующая встреча с женой национального героя Греции Манолиса Глезоса. Гагарину вручили памятные подарки, сделанные руками Глезоса и его товарищей.

Земная работа Юрия Гагарина вела его из одной страны в другую. А в это время на космодроме брали старты его друзья, выполняя программу освоения космоса. Суточный полет, совместный полет двух космических кораблей, полет многоместного корабля-лаборатории, выход в открытый космос Алексея Леонова. Целый каскад свершений советских космонавтов, сообщения о которых начинались ставшей уже привычной фразой:

— Впервые в мире!

После каждого нового полета шли приглашения из разных стран в адрес советских космонавтов с одной лишь просьбой: «Приезжайте к нам! Ждем!»

Более двухсот раз выезжали за границу Юрий Гагарин, Герман Титов, Андриян Николаев, Павел Попович, Валентина Николаева-Терешкова, Владимир Комаров, Алексей Леонов, Павел Беляев и другие космонавты. Народы мира принимали на своей земле первопроходцев космоса как почетных и желанных гостей. На земных орбитах с визитами дружбы в разных странах мира побывали все советские космонавты. Я не имею возможности рассказать обо всех поездках, потому что каждая из них требует целой книги.

Земные орбиты советских космонавтов пересекают моря и океаны, горные хребты и пустыни, чтобы прибыть к тем, кто их ждет как ждут желанного гостя, самого близкого и дорогого человека, которому можно щедро открыть свое сердце, подарить самое драгоценное, чем располагает человек, — дружбу.

Посланцами Советской страны считают себя наши космонавты в зарубежных рейсах. Они достойно славят Советскую Родину, раскрывая величие трудового народа, создавшего самую надежную стартовую площадку для полетов в космос, имя которой — социализм.

ВТОРОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ЭРЫ КОСМОСА

Перечень свершений — впервые в мире. — Спутники и пилотируемые корабли — все для науки, для народного хозяйства.

Советская Россия. Кажется, совсем недавно злопыхатели из капиталистического лагеря называли ее «немытой, нищей и волосатой». И даже когда в космосе появился первый в мире искусственный спутник Земли, одна американская газета писала по этому поводу в стиле двадцатых годов:

> «Медведь сделал своими собственными лапами тончайшие часы».

Запуск в космос первого искусственного спутника Земли обрадовал наших друзей и не на шутку встревожил врагов Советского государства. Буквально на второй день после запуска советского спутника в американском госдепартаменте состоялась встреча Джона Фостера Даллеса в его кабинете с представителем большого бизнеса, некоронованным королем шестой державы — печати Биллом Херстом. Руководитель американской разведки, глашатай и знаменосец «холодной войны», ярый антикоммунист Даллес обратился к Херсту с таким вопросом:

— Билл, почему твои газеты подняли такой шум вокруг этого куска железа в небе?

Херст ответил не сразу, но ответил так, что, несомненно, заставил Даллеса всерьез обдумать случившееся и сделать переоценку ценностей. Херст сказал:

— Этот кусок железа изменил жизнь людей мира на многие века вперед.

Газетный магнат был прав. Прошли те времена, когда мир капитализма называл Советскую Россию «колоссом на глиняных ногах». Мы в единоборстве разбили полчища германского фашизма. Мы первыми вышли в космос, ознаменовали наступление новой эпохи в истории человечества.

Именно об этих великих свершениях родной страны мы с гордостью думали в памятные дни 10-летия космической эры, предшествовавшего великому юбилею — 50-летия Октября.

Октябрь 1967 года выдался на редкость теплым, ласковым, золотисто-медовым. Словно сама природа сговорилась с человеком щедро отметить 50-летие новой эпохи в истории человечества, эпохи социализма и эпохи космоса.

Машины стремительно бежали по улицам и площадям

столицы. Мелькали кварталы новых многоэтажных зданий из бетона и стекла. Рядом с ними бывшие дворянские и купеческие особняки старой Москвы казались совсем игрушечными, случайно оставшимися в пейзаже столицы как музейные экспонаты. По проспекту Мира мы попали на подступы к замечательному району столицы — Выставки достижений народного хозяйства. Мы приехали сюда, чтобы принять участие в церемонии открытия Аллеи космонавтов.

В голубизну московского неба взмыл шпиль Останкинской телебашни. Возле Аллеи героев космоса блестел в лучах золотого осеннего солнца титановый обелиск, увенчанный серебристой ракетой. У подножия гигантского стометрового обелиска — фигура основоположника космонавтики Константина Эдуардовича Циолковского. Люди ежедневно останавливаются у этого обелиска, размышляя о свершенном, вглядываясь в завтрашний день человечества.

В этот октябрьский день здесь было особенно многолюдно. Бурлила площадь. Особенно много народу было в аллее, посвященной первопроходцам Вселенной.

Прозвучал Гимн Советского Союза. Замерла, притихла площадь. Медленно опустилось белое полотнище на землю, и взору представились образы тех, кто навечно встал в этой символической и вместе с тем вполне земной аллее. Я стоял среди летчиков-космонавтов, конструкторов авиационной и ракетно-космической техники, инженеров, техников, рабочих. Здесь был и правофланговый авиационных конструкторов — Андрей Николаевич Туполев, отец замечательного семейства АНТов и ТУ, живая история и слава нашего советского Воздушного флота. В эти минуты каждый ушел в себя, в свои думы, воспоминания.

Потом мы прошли сначала к скульптурному портрету академика Сергея Павловича Королева. Постояли в глубоком раздумье у бронзовых бюстов Ю. А. Гагарина, В. В. Терешковой, П. И. Беляева, А. А. Леонова, В. М. Комарова. Вспомнили в эти минуты многое, очень многое…

А вечером, когда небо над Москвой засеребрилось мириадами звезд, в Кремлевском Дворце съездов состоялось торжественное собрание, посвященное первому 10-летию космической эры. Президент Академии наук СССР академик Мстислав Всеволодович Келдыш сделал доклад «Десять лет космической эры».

Десять лет! В тот день, на старте космической эры, когда из космоса со всем человечеством планеты заговорил на русском языке первый советский искусственный спутник, мир изумился

величайшему свершению. Советские люди и их друзья на всех континентах горячо аплодировали изумительной победе человеческого разума, достижениям социалистической экономики и науки. И только враги помрачнели, а заокеанские проповедники «холодной войны» впали в уныние.

Ведь это официальная Америка сразу же после окончания войны, размахивая, как пугалом, атомной бомбой, объявила о своих планах господства в космосе. В связи с этим нельзя не вспомнить один из пунктов исследовательской программы военно-воздушных сил США, датированной еще апрелем 1946 года. В этом пункте был призыв к усовершенствованию всего того, что касается «полетов выше атмосферы, включая космические аппараты». Американцы, стремясь во что бы то ни стало осуществить космическую программу «Авангард», привлекли к работе небезызвестного Вернера фон Брауна, обеспечили эту программу большими ассигнованиями и не жалели средств на рекламу.

Печать, радио, телевидение без умолку шумели вокруг «Авангарда», рекламируя будущее американское детище в космосе. Были объявлены данные этой трехступенчатой ракеты — вес 11 тонн, высота — в шестиэтажный дом. Ракета «Авангард» должна была вывести на начальную точку орбиты в 480 километров спутник весом 9,5 килограмма, сферической формы, диаметром ровно в полметра. Американцы назвали даже срок запуска спутника — сентябрь 1957 года и место запуска — мыс Канаверал в штате Флорида. Многие под влиянием американской пропаганды ожидали с нетерпением обещанного чуда.

А чудо оказалось русским, советским. Это вынуждены были признать даже американцы, без устали трубившие на весь мир о своем превосходстве. Комментариям тех дней нет числа. «Нью-Йорк пост» писала:

> «Новость о запуске русскими спутника Земли явилась сенсацией для всего цивилизованного человечества».

Верное признание. Обозреватель агентства Ассошиэйтед Пресс вынужден был удариться в самокритику:

> «90 процентов разговоров об искусственных спутниках Земли приходилось на долю США. Как оказалось, 100 процентов дела пришлось на долю России».

Так волею советского человека американский проект

«Авангард», что в переводе означает «передовой», вынужден был уступить пальму первенства советскому спутнику. Чудо родилось в России, и автором его явились Партия, Ленин, Советская власть.

Первый в мире! Эти слова часто стали повторяться после 4 октября 1957 года. И шли они из Страны Советов, уверенно прокладывавшей новые дороги в космических далях. Проторенной дорогой повторять чужой эксперимент куда как легче. Это всякий знает. Разведчику, первопроходцу во сто крат труднее, рискованнее, опаснее. Но ведь не случайно именно Страна Советов полвека назад стала на не изведанный никем путь строительства нового общества, не случайно наш рулевой — Коммунистическая партия полвека ведет советских людей магистралью коммунизма, по которой никто еще до нас не хаживал.

В космические неведомые дали мы шли также нехожеными тропами. Сколько раз за минувшее десятилетие мы радовали человечество фразой «впервые в мире»! Много, очень много. Вот самый краткий перечень подобных свершений — летопись наших побед в космосе за первое десятилетие эры космоса. И пусть читатели простят нам частое повторение фразы «впервые в мире».

Первый в мире искусственный спутник весом 83,6 килограмма запущен 4 октября 1957 года. Он совершил 1440 оборотов вокруг Земли за 94 дня.

Первый в мире искусственный спутник!

Первый искусственный спутник Солнца стартовал 2 января 1959 года.

Впервые в мире 4 октября 1959 года передал снимки обратной стороны Луны советский искусственный спутник, выведенный на орбиту Луны мощной ракетой-носителем.

Первый космический корабль-спутник весом 4540 килограммов с герметической кабиной для космонавта был выведен на орбиту 15 мая 1960 года.

К планете Венера *впервые* с Земли была запущена советская космическая станция с тяжелого спутника Земли 12 февраля 1961 года.

Человек в космосе! 12 апреля 1961 года *первый* космический корабль «Восток» с летчиком-космонавтом Ю. А. Гагариным на борту совершил облет Земли по орбите и благополучно приземлился в заданном районе.

Первый суточный полет в кабине космического корабля «Восток-2» закончил летчик-космонавт Г. С. Титов 7 августа 1961 года.

Первый исследовательский спутник Земли серии «Космос» начал свой орбитальный полет 16 марта 1962 года.

На 1.5.1971 г. число спутников этой серии, запущенных в космос, достигло цифры 409.

Первый в мире групповой полет в космос совершили летчики-космонавты А. Г. Николаев и П. Р. Попович на космических кораблях-спутниках «Восток-3» и «Восток-4», стартовав 11 и 12 августа 1962 года.

К планете Марс 1 ноября 1962 года была послана *первая* космическая автоматическая станция.

Первая в мире женщина-космонавт В. В. Терешкова на корабле «Восток-6» 16 июня 1963 года вышла на орбиту вокруг Земли.

«Полет-1» — *первый* управляемый космический корабль — был запущен в космос 1 ноября 1963 года. В полете, подчиняясь командам с Земли, корабль менял плоскость орбиты и высоту, совершая маневры в космосе.

Научная экспедиция в космосе — так назвали люди полет *первого* трехместного космического корабля «Восход», на борту которого находились летчики-космонавты В. М. Комаров, К. П. Феоктистов и Б. Б. Егоров. Старт «Восхода» состоялся 12 октября 1964 года.

Выход в открытый космос *впервые* в мире осуществил летчик-космонавт А. А. Леонов из кабины космического корабля, пилотируемого летчиком-космонавтом П. И. Беляевым. Это событие произошло 18 марта 1965 года.

С 22 февраля по 16 марта 1966 года совершил 330 витков вокруг Земли с апогеем 904 километра — в радиационном поясе — космический корабль «Космос-110» с подопытными животными на борту. После 22 суток полета корабль успешно приземлился в заданном районе.

На поверхность Луны *впервые* совершила мягкую посадку автоматическая станция «Луна-9» 3 февраля 1966 года. Станция вскоре передала на Землю виды лунного ландшафта.

1 марта 1966 года достигла планеты Венера и доставила на ее поверхность вымпел с гербом Советского Союза автоматическая межпланетная станция «Венера-3».

Впервые в мире автоматическая станция «Луна-10» 3 апреля 1966 года стала искусственным спутником Луны.

Таковы лишь некоторые исторические вехи штурма космоса, навечно вписанные в историю советскими людьми, — наглядные и убедительные свидетельства того, что Советский Союз выступает пионером всех основных направлений в освоении просторов Вселенной. Страна Советов поистине стала Берегом Вселенной, как образно сказал академик С. П. Королев.

Все эти свершения — дело рук человеческих, в том числе и

воспитанников Звездного городка. С биографиями Ю. А. Гагарина и Г. С. Титова читатель уже знаком. По-своему интересны и своеобразны биографии и других героев космоса. О командире «Востока-3» Андрияне Николаеве, совершившем впоследствии второй полет в космос на корабле «Союз-9», расскажу ниже и более подробно.

Командир «Востока-4» Павел Романович Попович родился в селе Узине, на правом берегу Днепра, в семье крестьянина. Детство его, как и у Юрия Гагарина, было омрачено гитлеровской оккупацией.

После освобождения Украины Павел переезжает в Магнитогорск и становится студентом Магнитогорского индустриального техникума. Учится прилежно, в его зачетной книжке преобладают отличные оценки. В то же время он посещает занятия в аэроклубе. Потом Павел уезжает в Волгоградское военное авиационное училище.

Реактивная авиация пришлась по душе молодому летчику. В училище, а затем в строевых частях он последовательно овладел полетами на реактивных самолетах МИГ-17. Перед зачислением в группу космонавтов П. Р. Попович успешно летал на сверхзвуковых самолетах МИГ-19.

Веселый, общительный, большой любитель украинских песен, щедрый на дружбу, упорный в учебе, летчик-истребитель Павел Попович сразу завоевал в группе космонавтов авторитет и уважение. Программу подготовки осваивал успешно. Отлично выполнив полетное задание в кабине корабля «Восток-4», он по праву занял свое место в первой пятерке советских первопроходцев космоса.

Июнь 1963 года был ознаменован новой победой советской космонавтики. В обращении ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и правительства Советского Союза говорилось:

> «Блестящим успехом завершилась еще одна грандиозная космическая эпопея. Героические советские космонавты тт. Быковский Валерий Федорович и Терешкова Валентина Владимировна на замечательных кораблях-спутниках «Восток-5» и «Восток-6» совершили многодневный совместный космический полет и благополучно приземлились на территории нашей Родины».

В этом групповом полете с полным правом можно назвать ведущим летчика-космонавта Валерия Быковского. За 119 часов полета (почти пять суток) корабль «Восток-5» облетел 81 раз вокруг земного шара и прошел расстояние более 3 миллионов

300 тысяч километров.

Путь В. Ф. Быковского в авиацию, а затем в космос — своеобразный. Родился он 2 августа 1934 года в городе Павловский Посад в семье моряка-балтийца. Казалось, что отцовская профессия перейдет и к сыну, но Валерий, ученик московской железнодорожной средней школы № 1, стал курсантом аэроклуба.

После аэроклуба Валерий окончил военную авиационную школу первоначального обучения, затем — известное в стране Качинское авиаучилище. Военного летчика Быковского направили служить в один из авиаполков. На его становление большое влияние оказали в полку командир звена В. Ф. Рыбалка и командир эскадрильи И. В. Шилов. Он стал летчиком-перехватчиком. В летной книжке появилась такая запись:

> «Воздушный бой ведет энергично и тактически грамотно. Перегрузки переносит хорошо».

Подобных записей в летной документации В. Быковского имеется немало. Члены комиссии по отбору кандидатов в космонавты приняли их во внимание. После тщательной и всесторонней подготовки в группе космонавтов Валерию Быковскому доверили ответственное задание труднейшего космического эксперимента. И он его с честью выполнил.

Валентина Владимировна Терешкова в кабине корабля «Восток-6» облетела 48 раз вокруг нашей планеты, покрыв расстояние около 2 миллионов километров. В обращении ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и правительства Советского Союза сказано:

> «Подвиг товарища Терешковой умножил великую славу советских женщин — неутомимых тружениц, активных борцов за мир и счастье народов, строителей коммунизма».

Детство Валентины Терешковой было трудное. Отец ее, Владимир Аксенович, погиб в боях с врагами на фронте в годы войны. В деревню Масленниково Тутаевского района Ярославской области на имя матери Валентины пришла об этом похоронка. На руках вдовы осталось трое малолеток. Она перевезла свою семью в Ярославль, сама стала работать на текстильном комбинате «Красный перекоп».

Валя училась в школе, помогала матери по хозяйству. Закончив семилетку, пошла работать на шинный завод, где освоила профессию браслетчицы. Одновременно училась в

вечерней школе. Вскоре перешла на текстильный комбинат «Красный перекоп». Стала учиться в техникуме. Увлеклась парашютизмом. Навсегда запомнила 21 мая 1959 года. В тот день она познала радость первого прыжка с парашютом, первого знакомства с небом. После этого прыгала много — на точность приземления, с затяжкой раскрытия парашюта, на выполнение фигур.

Потом Валя Терешкова стала секретарем комитета комсомола на «Красном перекопе», где комсомольская организация насчитывает более тысячи человек. Здесь на практической работе, в труде и учебе она прошла хорошую школу жизни.

В Звездном городке Валя освоила большую программу специальной подготовки. Выдержала тренировки и испытания в роторе, на центрифуге, на специальных качелях, на безопорном стенде, в барокамере, в термокамере, в сурдокамере и на других стендах, поднималась в небо в кабине самолета, училась управлять им, прыгала с парашютом. Прошла большой курс теоретической подготовки. И только после всего этого успешно стартовала в кабине «Востока-6».

Славно потрудились в космосе «Востоки» — одноместные космические корабли. Но пришло время, и на стартовом столе Байконура появился новый корабль — «Восход». В его кабине находились три космонавта — командир экипажа В. М. Комаров, научный работник кандидат технических наук К. П. Феоктистов и врач Б. Б. Егоров. Этот полет открыл новый этап в освоении космоса — этап работы космических экипажей.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили результаты работы первого в мире космического экипажа. В приветствии ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР говорилось:

> «Трудно переоценить вклад в мировую науку и культуру героического экипажа корабля-спутника «Восход». Командир корабля летчик-космонавт товарищ Комаров, кандидат технических наук товарищ Феоктистов, врач товарищ Егоров выполнили сложную и многогранную программу научных исследований, имеющую исключительно важное значение для дальнейших длительных полетов экипажей космических кораблей».

Космос уже стал служить нашим нуждам, вносить свой вклад в народное хозяйство. Наука обогатилась новыми данными о физических условиях окружающих нас космических просторах и о Земле, что вызвало к жизни новые научные направления, оказав

непосредственное благотворное влияние на научно-технический прогресс. Появились новая технология, радиоэлектронные приборы и комплексы, созданные для спутников, автоматических межпланетных станций и космических кораблей. Эти новинки эффективно применяются в промышленности, выпускающей и «земную» продукцию.

Простые примеры: спутники ищут и находят ураганы, предупреждая об этом Землю. Метеорологические спутники помогают в составлении более точных и более достоверных прогнозов погоды, что очень важно для сельского хозяйства к других отраслей. Спутники «Молния» позволяют осуществлять прямую передачу телевизионных программ из Москвы во Владивосток и между другими пунктами. Поистине безграничны области практического применения аппаратов, посылаемых человеком в космос.

Велико значение исследований тайн космоса для самых разнообразных областей человеческой деятельности. Образно говоря, к космосу приобщены, работают на него и растут вместе с ним поистине космическими шагами самые разнообразные науки — математика, физика, химия, биология, медицина, металлургия, автоматика, электроника, ракетодинамика, приборостроение, ракетостроение и другие области техники. Космические полеты — аккумулятор самых последних достижений современных наук и экономики. Полеты — потребитель научных и экономических достижений и их двигатель.

Поистине безграничные возможности для решения народно-хозяйственных задач открывает возможность использования искусственных спутников Земли типа метеорологических, коммуникационных, навигационных, геодезических, географических, астрономических и других. Достижения космических исследований прочно вошли в нашу науку, во многие отрасли народного хозяйства, в наш быт.

Как-то незаметно, как само собой разумеющееся стало привычным для нас понятие «космовидение». За ходом первого полета в космос Ю. А. Гагарина мы следили на земле по телевидению. Ныне это стало привычкой. Летчик-космонавт Г. Т. Береговой сделал на орбите первый телерепортаж. Телевизионные передачи с борта космического корабля «напрямую» принимались землянами. Даже выход в открытый космос Алексея Леонова, а затем Евгения Хрунова и Алексея Елисеева люди видели во всех деталях с помощью космовидения.

Теперь «тематика» космовидения стала весьма широкой. С помощью космовидения мы получили снимки лунного

ландшафта. Придет время, мы получим снимки поверхности планет солнечной системы и с других галактик.

Несколько лет через спутники связи «Молния-1» мы ведем телефонные переговоры, радио- и телевизионные передачи непосредственно с борта звездолетов на сверхдальние расстояния. Через «Молнию-1» проведены экспериментальные передачи цветного телевидения из Парижа в Москву и обратно.

В стране создается широкая сеть станций «Орбита», которая будет надежно принимать программы Центрального телевидения. Важнейшее звено в этой сети — спутники связи. Наземные станции создаются в Воркуте, Южно-Сахалинске, Сыктывкаре, Комсомольске-на-Амуре, в Якутске — в наиболее удаленных точках страны. Первыми были испытаны станции по сети «Орбита» в Новосибирске, Кемерове и Магадане. Слышать и видеть Москву теперь имеют возможность люди самых отдаленных и труднодоступных мест нашей необъятной Родины.

Многое нам дал за прошедшее десятилетие космос. Но даст во сто крат больше — бездну могущества. Ведь космические исследования из области фантастики воплотились в реальные свершения, а утро космической эры превратилось в настоящий рабочий день.

Мы живем во втором десятилетии космической эры. Немало сделано в покорении тайн космоса. Пилотируемые космические корабли «Восток» и «Восход» ушли в область истории. Наши космонавты с помощью кораблей «Союз» создали первую космическую лабораторию. Автоматический корабль совершил облет Луны и вернулся на Землю с весьма ценной информацией.

Эти победы — результат героических усилий народа, партии, итог большой работы ученых, конструкторов, инженеров, рабочих. Советские космонавты внесли достойный вклад в общее дело космонавтики, и мы по праву гордимся их свершениями.

Ничто не дается нам легко. В минувшие годы мы искренне радовались успехам и глубоко скорбили по поводу тяжелых утрат. Ушел из жизни главный конструктор ракетно-космических комплексов академик С. П. Королев. О нем я рассказал в своих записках. Трагически погиб в полете первопроходец космоса Юрий Алексеевич Гагарин. О том, как был подготовлен и осуществлен полет Гагарина и о его земных орбитах я также рассказал читателям. Во время второго своего космического полета, на самом его финише, погиб Владимир Михайлович Комаров. И этому замечательному человеку мне хочется посвятить особые страницы в книге, ибо жизнь его, увенчанная двумя подвигами в космосе, достойна глубокого уважения, а его образ — вечной памяти.

Владимир Михайлович Комаров родился 16 марта 1927 года в Москве в семье рабочего. С детских лет он мечтал стать летчиком-истребителем.

Вот что рассказывал он сам о себе.

> «Меня спрашивают о моем происхождении. Отвечу: оно пролетарское. Отец был рабочий, работал кладовщиком, а потом вахтером. Родился я в Москве и жил в ней до самой войны. Когда началась война, мне исполнилось четырнадцать лет. И как все мальчишки, я испытывал страстное желание побыстрее попасть на фронт и бить фашистов. И я подал заявление в Московскую спецшколу ВВС.
>
> Потом эта школа уехала в Сибирь, а вместе с ней и я. Возвратилась она в Москву в сорок четвертом. Год спустя я закончил школу. Потом учился в Батайском военно-авиационном училище летчиков. Служил в разных авиационных частях, затем поступил в академию.
>
> Учась в инженерной академии, я все время просился на летную работу. Это можно понять. Тот, кто однажды летал, кто однажды управлял самолетом, уже никогда не захочет расстаться ни с самолетом, ни с небом.
>
> Очевидно, мои настойчивые рапорты и повлияли на то, что я в конце концов оказался в числе космонавтов. К тому времени, когда надо было защищать диплом, меня вызвал начальник курса и сказал:
>
> — Вот ты просился на летную работу, есть такая возможность.
>
> — А что именно?
>
> — Точно и сам не знаю, но летать будешь высоко…
>
> Конечно, я не думал, что мне придется подняться в космос. Говорили: будешь летать, а для меня это было главное.
>
> Начались тренировки, подготовка. Группа была небольшая».

К этому надо добавить, что Владимир Михайлович был большим тружеником, настойчиво и упорно повышал свои специальные и политические знания, продолжая учебу в адъюнктуре Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Член Ленинского комсомола, а с 1952 года член Коммунистической партии Советского Союза, он вел активную общественно-политическую работу, неоднократно избирался в руководящие партийные и комсомольские органы, являлся пламенным пропагандистом достижений советского народа в

развитии науки и техники. Активный коммунист, скромный человек, внимательный и чуткий товарищ, хороший семьянин, он был образцом принципиальности, дисциплинированности, безупречного выполнения служебного и партийного долга.

Владимир Михайлович пришел в отряд космонавтов с дипломом летчика и инженера. Он охотно помогал всем, когда требовалась его помощь как инженера, окончившего академию, и не стеснялся спрашивать о том, чего не знал сам.

С. П. Королев высоко ценил В. М. Комарова. В беседе с ним он однажды сказал:

— Ты в группе самый старший, ты окончил академию, вот и будешь командиром многоместного корабля. Я буду голосовать в комиссии за тебя.

В. М. Комаров стал командиром многоместного корабля «Восход». Имя Владимира Михайловича Комарова прозвучало на весь мир. В кабине корабля «Восход» он вместе с научным работником Константином Феоктистовым и врачом Борисом Егоровым совершил суточный полет вокруг земного шара.

Сразу же после возвращения из космоса Владимир Михайлович стал продолжать тренировки в отряде космонавтов, сочетая их с большой общественной работой. Полет на «Восходе» он рассматривал как подготовку к еще более сложным и ответственным стартам.

Время между космическими полетами было заполнено у Комарова большим трудом, кропотливыми тренировками. Надо было изучить новый корабль «Союз», его многочисленные системы и приборы, приобрести необходимые знания и навыки. И он справился с этим успешно. Знания, полученные в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского, помогли ему разобраться в сложнейших вопросах. Он тепло отзывался о профессорах, преподавателях этого учебного заведения. В 30-летний юбилей факультета Владимир Михайлович обратился с письмом к командованию, профессорам, преподавателям и слушателям факультета. В нем он писал:

> «С особой теплотой и чувством благодарности вспоминаю годы учебы на родном факультете нашей славной академии. Незабываемо впечатление о работе профессоров и преподавателей, обучивших и воспитавших нас. Годы, проведенные в академии, научили думать, обобщать факты и наблюдения, расширили мой кругозор.
>
> Партийное воспитание, звание военного инженера и знания, которые я получил на факультете, обязывают

меня ко многому. И я рад, что они помогли мне выполнить порученные исследования в космическом полете.

Заверяю родной факультет, моих учителей, товарищей, что и впредь постараюсь быть достойным звания воспитанника Академии имени профессора Н. Е. Жуковского».

Владимир Михайлович первым из советских космонавтов стартовал во второй космический полет, имея очень трудное задание по испытанию нового ракетно-космического комплекса «Союз».

24 апреля 1967 года, когда программа испытаний была окончена, В. М. Комарову было предложено прекратить полет и совершить посадку. Корабль «Союз-1» благополучно прошел наиболее трудный и ответственный участок торможения в плотных слоях атмосферы и полностью погасил первую космическую скорость. Однако при открытии основного купола парашюта на семикилометровой высоте в результате скручивания строп парашюта космический корабль снижался с большой скоростью, что и явилось причиной гибели В. М. Комарова.

Владимир Михайлович не любил рассказывать о себе, о своих думах и переживаниях. Вот о других, о товарищах, он мог рассказать.

Пусть же о Владимире Михайловиче расскажет Юрий Алексеевич Гагарин.

«С Владимиром Комаровым я познакомился в госпитале, где проверяли здоровье будущих космонавтов, вернее, летчиков, которых отобрали в космонавты.

Помню, мы сидели в какой-то комнате с Поповичем и ждали, когда нас вызовут врачи. Пришел еще один летчик, по возрасту заметно старше нас. Мы тогда еще не очень представляли, что нам предстоит делать. Но уже понимали, что берут преимущественно молодых летчиков. А у этого уже был значок Военно-воздушной инженерной академии.

Спросил его:

— Вы сюда по какому делу?

— Предлагают какую-то непонятную летную работу… Но я не расспрашивал, сразу согласился.

Володя после не раз вспоминал, как он пошел на «непонятную» летную работу. На первых порах ему, как и другим его однолеткам, было труднее, чем нам, более

молодым кандидатам в космонавты. Сказывался возраст, особенно по физической подготовке.

Но было у Володи и преимущество перед всеми. Начался теоретический курс. Производные, дифференциалы, интегрирование… Для большинства из нас высшая математика — впервые. И вот тут Володя показал себя. Старался каждому помочь: объяснял, растолковывал, помогал доказать ту или иную теорему.

Благодаря тому, что Володя не поглядывал на других сверху вниз, с высоты своего академического образования, наша группа довольно быстро овладела высшей математикой. И об этом любой из космонавтов тотчас вспомнит, если вы заговорите с ним о Владимире Комарове.

Товарищеское, в настоящем смысле слова, отношение друг к другу. Это закон жизни космонавтов. История с математикой не исключение, но я рассказал о ней потому, что Володя тогда помог укреплению партийного закона в нашей жизни.

Мне по своим служебным обязанностям приходилось не раз изучать его личное дело. Хочу привести сейчас несколько строк из документов этого дела, потому что они хотя и скупо, но наглядно показывают разные стороны характера Володи, его отношение к жизни.

1946 г.: «…является примером в учебе и дисциплине. Спокоен, выдержан, энергичен… Групкомсорг взвода, член бюро роты».

1949 г.: «Летает на самолете отлично, смело и уверенно…»

1953 г.: «Достоин направления на учебу в высшее учебное заведение…»

1959 г.: «Над текущим учебным материалом работал усидчиво и систематически. Отличается пунктуальностью в выполнении заданий».

1962 г.: «…может служить примером для других… Среди товарищей пользуется заслуженным деловым авторитетом…»

Последняя запись сделана моей рукой. Подписывал этот документ я. Подписывал уверенно, зная, что Володя именно такой. В ту пору В. М. Комаров проходил усиленную подготовку как дублер П. Р. Поповича. Для нас, космонавтов, назначение дублером значило очень многое, и прежде всего признание того, что ты вполне и абсолютно готов к полету. Так было и с Володей.

Бывают люди, как бы не знающие усталости на жизненном пути. Упорно, шаг за шагом, не сбавляя темпа, преодолевая препятствия, движутся они к давно поставленной цели. Мелькают дни, недели, месяцы, а человек все с той же настойчивостью преодолевает перевал за перевалом. Он не теряет веры в себя. Упругий воздух ударяет в грудь, рождает в ней второе дыхание, помогающее преодолеть трудности. И если он достиг успеха, то этот успех никак не назовешь случайным. Так шел в учебе и работе наш Володя.

Нужно ли еще что-либо говорить о характере Комарова?

Володя Комаров был хорошим семьянином. Все мы знаем его жену Валю — она окончила педагогический институт, работала в нашей библиотеке. Милая, симпатичная женщина. Вечером обычно можно было встретить Володю в Звездном городке вместе со своими ребятами — Ириной и Евгением. Как только выдавалась свободная минута, он всегда был с ними.

В перерывах между занятиями его всегда можно было увидеть с книжкой. Обычно это были книги по космической технике, астрономии, биологии. У него был правильный взгляд на свою профессию — надо знать как можно больше.

И еще. Мне нравилось с ним работать потому, что это был удивительно тактичный, приветливый, уравновешенный человек.

Владимир Михайлович Комаров был коммунистом по сравнению с нами с большим стажем. Но ведь не только стажем меряют качества коммуниста. Все деловые и душевные свойства Володи, и о которых я здесь сказал, и о которых я не смог упомянуть, — все они позволяют мне утверждать, что это был коммунист, которым может гордиться наша партия, весь народ».

Хорошо рассказал Юрий Гагарин об ушедшем от нас товарище и друге Владимире Комарове, и я подписываюсь под этим рассказом искренне и твердо.

И еще об одной утрате. Некролог об ушедшем из жизни начинался так:

«10 января 1970 года после тяжелой болезни скончался прославленный летчик-космонавт СССР, один из первых покорителей космоса, Герой Советского Союза полковник Павел Иванович Беляев».

Всю свою жизнь Павел Беляев сумел прожить, не растрачивая попусту ни единой минуты, отдавая себя любимой мечте о покорении небесных просторов. Родился он в селе на Вологодчине. Школу-десятилетку окончил в тяжелом для нашей Родины 1942 году. Шла жестокая битва с фашистами, враг рвался в глубь просторов Советской Отчизны, стоял под Ленинградом, пробивался своими танковыми колоннами к Сталинграду. Каждый советский парень жил одной мыслью: на фронт!

Семнадцатилетний выпускник средней школы Паша Беляев несколько раз бегал в военкомат, добивался права взять оружие в руки. Не взяли, сказали, что рано. Пошел на завод, стал работать токарем. По две смены стоял за станком, из проходной выходил, шатаясь от усталости.

Продолжал бомбить рапортами райвоенкомат — и добился своего. Послали учиться в летное училище. Стал летчиком-истребителем в самом конце Великой Отечественной. Сделал несколько боевых вылетов.

Любовь к небу оказалась на всю жизнь. Служил в гвардейском полку ВВС Тихоокеанского флота летчиком, командиром звена, заместителем командира эскадрильи по политчасти. Обрел качества бойца партии, воспитателя. В 1956 году переступил порог Военно-воздушной академии, окончив которую стал командовать эскадрильей.

В первой группе космонавтов Павел Беляев деловито, методично, упорно изучал новую для него космическую технику. Сам готовился к полетам, помогал в подготовке и в ходе полетов своим небесным братьям. В марте 1965 года в кабине корабля «Восход-2» вместе с Алексеем Леоновым стартовал в космос в качестве командира экипажа. Задание было сложное, трудное, надо было осуществить выход человека в открытый космос.

На земле на тренажерах готовились к этому эксперименту тщательно. Все отработали, отшлифовали. Помню, в день старта оба космонавта — Беляев и Леонов были спокойны, деловиты. Собранными, волевыми, готовыми ко всяким неожиданностям они и отправились в полет 18 марта 1965 года.

Мы очень волновались за экипаж «Восхода-2». Легко сказать — человек выходит в открытый космос. Закроешь глаза и представишь такую картину: необъятная ширь Вселенной, в ней со сказочной скоростью мчится песчинка-корабль и от него отделяется еле видимая пылинка. По каким законам Вселенной она будет жить, какие опасности ее подстерегают?

Сергей Павлович Королев внешне был, как всегда, спокоен. Но это — только внешне. Он был уверен в конструкции корабля, в надежности всех его систем. Но он знал и то, что космос таит в

себе немало опасностей и сюрпризов.

«Восход-2» являлся прекрасным образцом космического двухместного корабля, предназначенного для выхода в открытый космос. Он состоял из гермокабины, приборного отсека и шлюзовой камеры. Шлюзовая камера примыкала к кабине корабля и соединялась с ней люком с герметической крышкой, открывающейся внутрь кабины с помощью электропривода или вручную. Подобным образом открывалась и крышка верхней части шлюза. Внутри шлюзовой камеры имелись два киноаппарата, система освещения, пульт управления, а также баллоны с запасами воздуха для наддува шлюзовой камеры и с аварийным запасом кислорода.

В период создания «Восхода-2» среди ученых и конструкторов было два взгляда на конструктивное решение вопроса выхода человека в космос: шлюзование или разгерметизация кабины. Менее сложно выйти из корабля в космос при полной разгерметизации кабины. Но этот способ более опасен, ибо в вакууме оказывался весь экипаж и все внутреннее оборудование корабля. Менее опасно шлюзование, но осуществить его — более сложная задача для конструкторов. С. П. Королев настоял на шлюзовании. Смелость наших конструкторов была беспредельной. Нелишне вспомнить, что американцы планировали осуществить выход в космос по этапам, весьма осторожно и в такой последовательности: сначала космонавт должен высунуть в люк руку, затем высунуться по пояс и только после этого выходить из корабля.

Советские конструкторы создали шлюз — сложное инженерное сооружение в виде складывающейся конструкции. В сложенном виде он занимал объем в четыре раза меньший, чем в развернутом. Кстати сказать, наши космонавты активно участвовали в процессе создания корабля, в частности шлюза. Вместе с создателями они решали вопросы компоновки пультов, конструкции замков на скафандре, устройстве фала. Алексей Леонов и Павел Беляев предложили изменить форму внешнего среза шлюза, установить поручни. Их предложения были приняты.

И вот сбылось задуманное: Алексей Леонов вышел в открытый космос. 18 марта в 11 часов 30 минут, когда корабль находился над юго-западной частью Советского Союза, Алексей Леонов впервые в истории человечества вышел из корабля и поплыл над Землей на высоте примерно 450 километров. Общее время его пребывания в условиях космического пространства составило 23 минуты 41 секунду, космонавт отдалялся от корабля на расстояние 5,35 метра.

В ходе этого эксперимента командир корабля Павел Беляев управлял аппаратурой, предназначенной для выхода в космос, наблюдал за состоянием Алексея Леонова, поддерживал с ним непрерывную связь, обеспечивая безопасность.

Весь полет «Восхода-2» продолжался 26 часов 2 минуты 17 секунд. На 18-м витке 19 марта корабль пошел на посадку. Как и в авиации, в космонавтике посадка является весьма сложным этапом полета. Опять у нас на космодроме перед посадкой наступили минуты тревоги. Тревога еще более возросла, когда стало известно об отказе одного из приборов автоматической посадки.

— Прошу разрешить перейти на ручное управление, — спокойно запросил «Землю» командир корабля Павел Беляев.

Просьбу Беляева удовлетворили. Это была первая посадка в истории полетов с использованием ручного управления. Корабль вошел в плотные слои атмосферы, связь с ним прекратилась.

Мы переживали весьма тревожные минуты. В районе предполагаемого приземления находились экипажи самолетов и вертолетов с поисковыми группами. Томительно тревожно тянулось время. Наконец поступило сообщение. Экипаж «Восхода-2» благополучно приземлился в заснеженном лесу, недалеко от города Пермь. Космонавты чувствовали себя хорошо.

Вспоминая прошлое, Алексей Леонов говорит:

> «Как известно, полет наш был сложным и трудным. В успехе его большая заслуга командира «Восхода-2» Павла Ивановича Беляева. Здесь с особой силой проявились его замечательные качества: мужество, смелость, находчивость, высокое чувство ответственности. Мне особенно дорог и близок этот прекрасный человек. Нас связывали не только космические, но и земные дела. После нашего эксперимента много стало ясно…»

…Юрий Гагарин. Владимир Комаров. Павел Беляев. Первопроходцы космоса, энтузиасты новой профессии землян, прекрасные люди, отдавшие себя космонавтике целиком, без остатка, вписавшие в ее историю самые первые и потому значительные страницы. Кажется, совсем недавно, будто вчера, пришли они в Звездный, составив ядро первой группы космонавтов, молодые, задорные, смелые, готовые выполнить любое задание партии, Родины, народа. Вечная слава им, верным сынам Советской Отчизны, Колумбам Вселенной!

РАБОЧИЙ ДЕНЬ КОСМОНАВТИКИ

Проблемы орбитальных станций. — Космические корабли «Союз». — Стыковка на орбите. — Старт семерки. — 18 суток в невесомости. — Звездный живет, трудится, учится, растет.

Орбитальные станции. Трудно переоценить их значение в общей программе освоения космоса — ближнего, околоземного, и дальнего, межзвездного. На них будут работать периодически сменяемые команды исследователей, с них начнут стартовать в дальние рейсы космические корабли. Огромное количество самой различной информации получат ученые с летающих орбитальных станций о Земле и ее недрах, об атмосферных явлениях и о событиях, происходящих на далеких галактиках. Можно смело сказать, что орбитальная станция явится окном из ближнего в дальний космос, а также надежной рабочей площадкой ученых.

Каким быть орбитальным станциям? Этот вопрос давно волновал советских специалистов в области космонавтики, над ним также работали и работают американские специалисты НАСА. Кстати, они считают, что целесообразно осуществлять запуск малых станций только в том случае, если их можно будет использовать как блоки крупных станций. Специалисты НАСА считают, что первая станция будет создана к 1972 году.

Ученые давно мечтали об орбитальных станциях. Теперь эта мечта становится реальностью. И решающее слово в осуществлении программы создания орбитальных станций сказали наши космические корабли «Союз» — новое поколение космических кораблей, пришедших на смену «Востокам» и «Восходам».

Большое количество разнообразных проблем было разрешено с помощью «Союзов». И каждая из них — крупный шаг вперед по пути создания орбитальной станции. Групповой многосуточный полет космических кораблей с широким маневрированием, стыковка, в результате которой была создана первая в мире экспериментальная космическая станция и осуществлен переход двух космонавтов из одного корабля в другой корабль, эксперимент со сваркой в космосе, многосуточный полет экипажа, отработка и испытание новейшей аппаратуры и различных систем — все это и многое другое, связанное с проблемами создания орбитальной станции, было успешно выполнено на кораблях «Союз». Методически последовательно, шаг за шагом, целеустремленно шли мы к поставленной цели, преодолевая трудности, разрешая все новые и новые загадки и сюрпризы

космоса.

Трудно рассказать о всех запусках «Союзов». Каждый из них по-своему значителен и важен. Попытаюсь лишь показать, как решались отдельные проблемы, связанные с созданием орбитальных станций.

Среди различных больших проблем космонавтики видное место занимает стыковка. Без нее нельзя решить задачу создания космической станции, а также совместную работу двух или нескольких экипажей, их взаимодействие. Стыковка включает в себя целый комплекс элементов. Начинается она с процесса сближения двух или более кораблей. Как решался этот комплекс?

Во время полета «Союза-2» и «Союза-3» в октябре 1968 года Георгий Тимофеевич Береговой опробовал методы сближения с беспилотным кораблем. Первый раз он сблизился с ним сразу же после выхода на орбиту. Затем в ходе многочасового полета он осуществил дальнее сближение. Если учесть, что дальнее сближение осуществлялось также и автоматически, спутниками «Космос» в 1967 и 1968 годах, то можно считать этот метод достаточно отработанным.

После полета Г. Т. Берегового можно было приступить к отработке последующих этапов стыковки, вплоть до завершающего. Эта задача была поставлена перед экипажем «Союза-4» и «Союза-5» в январе 1969 года.

Казалось, все было проверено, опробовано, испытано, и имелась полная уверенность в успехе эксперимента. И тем не менее, когда стартовал с космодрома экипаж «Союза-4», возглавляемый воспитанником Звездного летчиком-космонавтом В. А. Шаталовым, нас всех охватило волнение. Ведь опять решалась сложнейшая задача, опять *впервые* в мире! Советские космонавты — пионеры освоения космоса — вновь пробивали дорогу в неизведанное. Да, были причины для волнений и тревог.

За командира корабля офицера Владимира Александровича Шаталова я был спокоен. Это подготовленный космонавт, прошедший хорошую авиационно-космическую школу. Родился он 8 декабря 1927 года в городе Петропавловске Северо-Казахстанской области. Детство его прошло в родном и близком моему сердцу Ленинграде.

В семье Володе было с кого брать пример трудолюбия: его отец Александр Борисович — железнодорожник, в суровый период войны в 1943 году был удостоен звания Героя Социалистического Труда. И конечно, герой стальных магистралей мечтал видеть своего сына продолжателем своей профессии. А сына тянуло в небо.

По зову юношеского сердца пошел, он учиться в спецшколу

Военно-Воздушных Сил, затем в школу первоначального обучения летчиков. Впервые поднявшись на самолете в небо, окончательно уверовал в свое призвание. Окончил знаменитую в нашей стране «Качу» — Качинское военно-авиационное училище летчиков. Как один из способнейших выпускников училища был направлен на работу в качестве летчика-инструктора. Дал крылья многим десяткам питомцев училища.

В 1953 году в жизни Владимира Шаталова произошло два памятных события — его приняли в члены КПСС и зачислили слушателем Военно-воздушной академии. Выпускник академии семь лет служил в боевой части, а в 1963 году пришел в отряд космонавтов. Космической техникой овладел в совершенстве, хорошо подготовил себя к полетам физически, морально и в специальном отношении. Когда стартовал в космос Г. Т. Береговой, его дублером на Земле остался В. А. Шаталов. Наконец пришел черед выйти на орбиту и Владимиру Шаталову.

«Союз-4», пилотируемый В. А. Шаталовым, уверенно отсчитывал витки вокруг Земли. В заданное время на орбиту вышел корабль «Союз-5» с экипажем из трех человек — Б. В. Волыновым, А. С. Елисеевым, Е. В. Хруновым. Командиром экипажа был летчик-космонавт Б. В. Волынов.

Сотрудники координационно-вычислительного центра произвели точные расчеты для коррекции орбиты корабля «Союз-4». В ходе 32-го витка корабль был сориентирован, и с помощью ручной системы управления В. А. Шаталов включил двигательную установку. «Союз-4» перешел на новую орбиту, на которой предполагалось осуществить сближение кораблей в заданное время.

Волнение и нетерпение возрастали. «Союз-4» начал 34-й виток, а «Союз-5» — 18-й. Именно на этом участке должно было осуществлено сближение, а затем — стыковка. Рядом со мной находились члены Государственной комиссии, летчики-космонавты, дублеры экипажей. В комнате наступила тишина, лишь слегка потрескивали динамики. И вот прозвучал долгожданный доклад Е. В. Хрунова:

— Вижу «Союз».

Буквально через несколько секунд послышался взволнованный голос В. А. Шаталова:

— В правый иллюминатор вижу звездочку. Она приближается. Различаю крылья солнечных батарей. Сближаемся!

Маневр дальнего сближения выполнен. Он осуществлялся реактивной двигательной установкой, имевшей два двигателя — основной и дублирующий с тягой по 400 килограммов каждый. На этом этапе скорость сближения достигала нескольких метров в

секунду.

Между кораблями осталось незначительное расстояние — всего лишь несколько километров. В этот момент включили автоматическую систему сближения. Корабли стали подходить друг к другу с помощью сближающе-корректирующей двигательной установки. Она включалась несколько раз и обеспечивала постепенное сближение кораблей с переменной скоростью, в зависимости от расстояния.

Наконец, между кораблями осталось всего лишь 100 метров. Командирам экипажей В. А. Шаталову и Б. В. Волынову приказали перейти на ручное управление. Они включили двигатели малой тяги. Скорость сближения уменьшилась до нескольких десятков сантиметров в секунду.

Начался этап, называемый причаливанием. Сорок метров осталось между кораблями. На десять минут они «зависли» — неподвижно застыли друг против друга. Хотя эта неподвижность — понятие относительное, ибо корабли летели со скоростью более 28 000 километров в час по отношению к Земле.

Начался самый ответственный этап стыковки — заключительный. Корабли стали сближаться со скоростью в 20—25 сантиметров в секунду. Точность управления — ювелирная. Космонавты работали ручками управления, наблюдая через визир за соседом. На корабле осуществляли контроль за точностью сближения члены экипажа Алексей Елисеев и Евгений Хрунов. Контроль осуществлялся за дальностью и скоростью сближения по сеткам на телевизионном и оптическом визирах. Стыковочные узлы двух кораблей коснулись друг друга с большой точностью, произошло соединение электрических цепей. Стыковка состоялась!

Вскоре был осуществлен важный эксперимент: космонавты Алексей Елисеев и Евгений Хрунов через открытый космос из корабля «Союз-5» перешли в корабль «Союз-4»!

Так была практически решена впервые в мире задача перехода космонавтов из одного корабля в другой после их стыковки, и осуществили это наши советские ученые, конструкторы, космонавты. Еще одна страница была вписана в историю покорения космоса.

Кто они, герои этого звездного рейса? О Владимире Шаталове я уже рассказывал. Добавлю к сказанному, что весь полет провел он с мужеством и мастерством, проявив незаурядные способности, хладнокровие и выдержку. Эти качества были самыми убедительными аргументами при решении вопроса о вторичной посылке его в космос в качестве командира корабля «Союз-8» в октябре 1969 года.

Экипаж «Союза-5» возглавил один из ветеранов Звездного городка Борис Валентинович Волынов. Родом он из Иркутска, рано остался без отца, и вырастила его мать Евгения Израилевна, по профессии врач. Борис получил в Прокопьевске среднее образование, окончил авиационную школу и поступил в Волгоградское военное авиаучилище. В 1956 году, став летчиком, служил в авиачастях. В 1958 году коммунисты-однополчане приняли его в ряды КПСС.

Борис Волынов одним из первых подготовился к полету на «Востоках», и проводил в звездный рейс Валерия Быковского, будучи его дублером. Овладевая космической техникой, он учился в Военно-воздушной инженерной академии имени Н. Е. Жуковского. Диплом об ее окончании получил в 1968 году. Его жена Тамара Федоровна имеет высшее образование, работала инженером-металлургом. В их семье растут сын Андрей и дочь Татьяна. Они тепло проводили космонавта в полет, пожелали ему счастливого возвращения на Землю.

Офицер Евгений Васильевич Хрунов также является ветераном Звездного городка. Он родился в деревне Пруды Воловского района Тульской области 10 декабря 1933 года в семье крестьянина. Окончил сельскохозяйственный техникум и авиационную школу. В 1953 году поступил в военное училище летчиков. Окончив его, служил в частях. В ряды КПСС вступил в 1959 году, а через год пришел в Звездный. Досконально изучил «Востоки», был дублером Алексея Леонова. Вместе с Борисом Волыновым успешно окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. Евгений Хрунов со своей женой Светланой Анатольевной, преподавателем средней школы, растят сына Валерия.

В экипаже «Союза-5» особое место занимал Алексей Станиславович Елисеев. Он не был военным летчиком.

Елисеев родился 13 июля 1934 года в городе Жиздре Калужской области. В 1951 году получил аттестат зрелости и успешно сдал конкурсные экзамены в Московское высшее техническое училище имени Баумана. По окончании училища работал в конструкторском бюро, проявил незаурядные способности ученого-исследователя. В 1967 году он защитил диссертацию, стал кандидатом технических наук, а годом раньше пришел в Звездный городок для подготовки к полету в космос.

А. С. Елисеев блестяще справился с задачами космического полета. Более того, через десять месяцев он был вторично послан в космос вместе с В. А. Шаталовым в составе экипажа «Союза-8» и вновь прекрасно выполнил задание.

Что еще добавить к этому? Семья Елисеевых — семья ученых.

Его мать Валентина Ивановна — доктор химических наук, профессор, работает в Институте физической химии Академии наук СССР. Его жена Лариса Ивановна — инженер, работает в одном из конструкторских бюро.

Таковы земные биографии героев этой звездной эпопеи. Настоящие, советские, трудовые.

Октябрь 1969 года был ознаменован успешным групповым многосуточным полетом трех космических кораблей — «Союза-6», «Союза-7» и «Союза-8». В этом полете семь советских космонавтов в кабинах трех кораблей выполнили большой объем работ по решению важных практических задач, связанных с совершенствованием техники пилотирования космических кораблей и созданием орбитальных станций научного и народнохозяйственного значения.

11 октября вышел на орбиту космический корабль «Союз-6». Командиром корабля был летчик-космонавт Георгий Степанович Шонин, бортинженером — кандидат технических наук Валерий Николаевич Кубасов. На другой день стартовал «Союз-7», на борту которого находились командир экипажа летчик-космонавт Анатолий Васильевич Филипченко, бортинженер Владислав Николаевич Волков, инженер-исследователь Виктор Васильевич Горбатко. 13 октября был запущен «Союз-8». Командиром корабля являлся летчик-космонавт Владимир Александрович Шаталов и бортинженером — кандидат технических наук Алексей Станиславович Елисеев.

Полет каждого из этих кораблей рассчитывался на пять суток. После выполнения задания они должны были приземлиться в заданных районах возле Караганды соответственно 16, 17 и 18 октября.

В ходе этого группового полета экипажам предстояло выполнить большую программу научно-технических задач, в том числе: провести комплексные одновременные научные исследования в околоземном космическом пространстве по широкой программе; отработать методы управления групповым полетом одновременно трех космических кораблей на орбитах, решить ряд вопросов по отработке пилотируемой космической системы и т. д. Физиологи, биологи и представители других наук поставили перед ними свои задачи.

Итак, на орбиту вышли три космических корабля с семью космонавтами в их кабинах. Кто они? О двух из них — В. А. Шаталове и А. С. Елисееве рассказано выше. Не менее интересны биографии и других участников этого небывалого группового космического полета.

Экипаж «Союза-6» возглавлял подполковник Шонин Георгий

Степанович, родившийся 3 августа 1935 года в городе Ровеньки Луганской области. Его отец Степан Васильевич погиб в боях за Родину в годы минувшей войны, и все трудности в семье легли на плечи матери Софьи Владимировны, работавшей бухгалтером. Пятнадцатилетним юношей, загоревшись мечтой об авиации, Георгий поступил в Одесскую спецшколу ВВС. В восемнадцать лет он — курсант Военно-морского авиационного училища, затем — летчик морской авиации. Летал в небе Балтики, потом — над морем и сопками Крайнего Севера. В 1957 году вступил в члены КПСС.

В группе космонавтов Георгий Шонин готовился к полету несколько лет. Военно-воздушную инженерную академию окончил без отрыва от основной работы в 1968 году с отличием. Он хорошо изучил космические корабли «Восток», «Восход» и «Союз». В январе 1969 года был дублером командира космического корабля «Союз-5» Бориса Волынова.

Офицер Шонин вместе с женой Лидией Федоровной воспитывают троих детей — Нину, Андрея и Ольгу, родившуюся после возвращения отца из космоса. Большой жизнелюб, человек оптимистического склада, умеющий владеть собой в любой обстановке, — таков характер командира корабля «Союз-6».

В кабине корабля «Союз-6» по праву занял место ученого-исследователя Валерий Николаевич Кубасов. С командиром экипажа Г. С. Шониным он ровесник. Родился в том же 1935 году, 7 января, в городе Вязники Владимирской области, где и прошло его детство. Получив в 1952 году аттестат зрелости, поехал в Москву, где выдержал конкурсные экзамены в Московский авиационный институт. Обнаружил склонность к научной работе и в институте зарекомендовал себя способным исследователем. В студенческой среде МАИ он встретил пришедшуюся ему по сердцу подругу жизни Людмилу Ивановну. После окончания МАИ она работает инженером. У них растет дочь Катя.

Молодого инженера В. Н. Кубасова после учебы зачислили в одно из конструкторских бюро, где он защитил кандидатскую диссертацию. В 1969 году вступил в ряды КПСС.

В отряде космонавтов Валерий Кубасов прошел полную программу космической подготовки. Зимой 1969 года был дублером члена экипажа «Союза-5» Алексея Елисеева.

Экипаж корабля «Союз-7» состоял из трех космонавтов. Командир подполковник Филипченко Анатолий Васильевич по возрасту и опыту работы являлся одним из старших в Звездном городке. Родился 26 февраля 1928 года в деревне Давыдовке Воронежской области. Отец Анатолия Василий Николаевич — старый коммунист, вступил в ряды партии в 1918 году; участник

Великой Отечественной войны.

Детство и юность Анатолия Филипченко — трудовые. Работал в поле, помогал матери по хозяйству. В 1942 году окончил школу в Острогожске, через год пошел работать на завод. Юный токарь загорелся мечтой об авиации и поступил в Воронежскую авиашколу. В 1947 году он получил аттестат зрелости и в том же году был зачислен курсантом в Чугуевское училище летчиков. Летным искусством овладевал упорно, училище закончил с отличием, получив звание военного летчика.

В боевых частях летчик А. В. Филипченко хорошо осваивал новые типы самолетов, успешно выполнял учебно-боевые задания и заочно учился в Военно-воздушной академии. В 1952 году стал коммунистом. После полета Юрия Гагарина мечта о космосе привела его в Звездный городок.

Спокойный, уравновешенный, волевой — таким узнали Анатолия Филипченко звездные братья. Он хорошо освоил корабли «Восток», «Восход» и «Союз». Был дублером Владимира Шаталова зимой 1969 года. В полет его проводили жена Елизавета Александровна и два сына — Александр и Игорь.

Вторым членом экипажа «Союз-7» был подполковник Горбатко Виктор Васильевич. Родился Виктор 3 декабря 1934 года в поселке Венцы-Заря Краснодарского края в семье потомственного крестьянина.

Детство Виктора прошло на Кубани. В 1952 году он получил аттестат зрелости, поступил учиться в Военно-авиационную школу первоначального обучения. Окончил Батайское авиационное училище летчиков в 1956 году и стал служить в частях истребительной авиации. Коммунист с 1959 года.

Виктор Горбатко прибыл в Звездный городок вместе с Ю. А. Гагариным. Без отрыва от занятий в Звездном городке в 1968 году окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского. Был дублером Евгения Хрунова.

Когда отправляли в полет экипаж «Союза-7», друзья в шутку говорили, что командира корабля Анатолия Филипченко провожают женихи, а члена экипажа Виктора Горбатко — невесты. Дело в том, что в семье Филипченко — двое сыновей, а у Горбатко — две дочери, Ирина и Марина. Возраст детей у обоих космонавтов соответственно одинаков, что и явилось поводом для теплой товарищеской шутки. Хорошая шутка — доброе напутствие в трудный путь.

Место научного работника в кабине «Союза-7» занял Владислав Николаевич Волков, выросший в семье профессионального авиационного инженера-конструктора. Родился он 23 ноября 1935 года в Москве. В 1953 году, получив

аттестат зрелости, поступил в Московский авиационный институт. Успешно окончив его, стал работать инженером в конструкторском бюро. В 1965 году вступил в КПСС. В отряде космонавтов прошел полную программу подготовки к полетам.

Таковы кратко биографии экипажей трех «Союзов», выведенных в октябре 1969 года на орбиту. Им предстояло решить сложнейший комплекс различных задач, поставить новую веху на пути человека в космос.

Командиром группы кораблей был назначен полковник В. А. Шаталов. В течение первого дня группового полета проверялась методика и отрабатывалась техника управления полетом одновременно трех кораблей, проводилась отработка взаимодействия Центра управления полетом с наземными станциями слежения, пунктами связи и космическими кораблями.

14 октября экипажи выполнили намеченные исследования, эксперименты, вели наблюдения, затем начали одновременное выполнение совместных экспериментов в различных точках околоземного космического пространства. Командиры кораблей выполняли различные маневры с использованием ручного управления.

Наземные станции, расположенные на территории Советского Союза, вели непрерывное слежение за кораблями. В своих зонах их держали в поле зрения научно-исследовательские суда Академии наук СССР. Они принимали информацию, обрабатывали ее и держали связь с космонавтами.

На другой день продолжалась работа космонавтов в кабинах кораблей. Основная задача — взаимное маневрирование кораблей с использованием ручного управления. Немало задач решалось и другого характера.

На корабле «Союз-6» проводились медицинские исследования — велось изучение функций внешнего дыхания, зрительного анализатора, вестибулярного аппарата. Брались типовые пробы. Экипаж вел наблюдение и фотографировал земную поверхность для нужд геологов и географов, выявлял циклоны и т. д.

Экипаж «Союза-7» контролировал работу бортовых систем корабля, наблюдал за светящимися частицами вокруг корабля, снимал характеристики работы системы ориентации и управления движением, фотографировал звездное небо против солнечного света. В заданное время командир корабля производил маневрирование, делал закрутки корабля и многое другое. Подобные задания выполнял и экипаж «Союза-8».

На орбите экипажи отрабатывали технику пилотирования кораблями. С помощью ручных систем управления и бортовых

навигационных средств космонавты осуществляли широкое маневрирование кораблями, что очень важно для создания в будущем космических станций на орбите. Корабли «Союз-7» и «Союз-8» сближались друг с другом на расстояние до 500 метров. Экипажи видели друг друга визуально и вели связь с помощью световых индексов.

Интересный, уникальный эксперимент был произведен 16 октября экипажем космического корабля «Союз-6». Перед ним стояла задача по проведению сварочных работ в космосе. Надо было выяснить особенности сварки различных металлов в условиях космического вакуума. Нет нужды доказывать, насколько важен этот эксперимент для будущих работ по сборке конструкций крупных орбитальных станций с применением сварки.

На наш пункт управления командир корабля Г. С. Шонин доложил о готовности к эксперименту. Ему было дано разрешение. Вскоре он доложил о том, что закрыт люк-лаз в кабину и на 77-м витке разгерметизировал орбитальный отсек. Бортинженер В. Н. Кубасов включил сварочную аппаратуру и поочередно осуществил несколько видов автоматической сварки.

— Сварка произведена, — доложил Валерий Кубасов о выполнении эксперимента.

Орбитальный отсек вновь был загерметизирован, и в нем вскоре установилось нормальное давление. И вновь сообщение о выполнении эксперимента прозвучало знакомой фразой: *«Впервые в мире!»*

Стыковка… Маневрирование… Управление группой кораблей… Сварка… Все это и многое другое является реальным итогом выполнения программы создания орбитальных станций, как звенья единой цепи. Именно об этом шел разговор на очередном заседании Государственной комиссии, когда мы рассматривали итоги группового полета трех «Союзов».

Мы слушали доклады летчиков-космонавтов. Они рассказывали о задании, о том, как выполняли различные эксперименты, что встретилось нового, неожиданного, как преодолевались трудности. Говорили с глубоким знанием дела, анализируя, размышляя, делая выводы, прогнозы. Во всем чувствовался высокий уровень профессиональной подготовки летчиков-космонавтов. Это позволило экипажам трех «Союзов» отлично выполнить труднейшую программу группового полета, который ознаменовал новый шаг по пути создания космической орбитальной станции.

Как известно, на орбитальных станциях экипажам предстоит быть длительное время. Где граница возможностей пребывания

человеческого организма в состоянии невесомости? Неделя, месяц, полгода? Как отразится длительное пребывание космонавта в состоянии невесомости при возвращении на Землю? Пока ответить на эти вопросы невозможно.

Полет экипажа «Союза-9» в составе летчиков-космонавтов А. Г. Николаева и В. И. Севастьянова означал новый уникальный космический эксперимент. Впервые в мире экипажу была поставлена задача выполнить огромный объем работы в ходе восемнадцатисуточного полета. Космонавтам предстояло жить и работать в невесомости в течение 424 часов.

Испытание на длительную невесомость явилось одной из задач экипажа «Союза-9». Возвращение на Землю после длительного полета и приспособление организма к земным условиям — вторая важнейшая проблема, которую предстояло решить на заключительном этапе этого полета. Не менее важной задачей для экипажа явилось испытание ряда новых элементов и целых систем ориентации и управления движением корабля, столь необходимых для создания орбитальных станций.

Экипаж успешно выполнил задания по «космофотографированию», провел большие исследования физических характеристик явлений и процессов, происходящих в космосе. Словом, программа работы экипажа «Союза-9» была весьма разнообразной, плотной по объему, напряженной и перспективной с точки зрения будущего — создания орбитальных станций.

Огромное внимание в этом полете уделялось, конечно, человеку, его жизнедеятельности, работоспособности в космосе. Понятно, с каким волнением мы готовили и отправляли в полет экипаж — всегда спокойного, рассудительного, прекрасной души человека, уже побывавшего в космосе, Андрияна Николаева и способного молодого ученого Виталия Севастьянова. Как перенесут они восемнадцатисуточную невесомость, какие изменения при этом могут произойти в организмах, как восстановят они свои «земные ритмы» после полета — все это глубоко волновало всех, кто готовил полет.

Опережая события, скажу, что экипаж с заданием справился блестяще. Сказались высокие качества этих отважных людей, и мне хочется в первую очередь рассказать о командире «Союза-9».

11 августа 1962 года мир впервые увидел в газетах его портрет и узнал его имя — Андриян Григорьевич Николаев. В тот год он со своим звездным братом Павлом Романовичем Поповичем впервые в истории совершил многосуточный групповой полет, пройдя расстояние более 2 миллионов 600 тысяч километров. В кабине «Востока-3» космонавт А. Г. Николаев

летал четверо суток (94 часа), установив абсолютный мировой рекорд продолжительности полета. Космонавт-3 (так называли его тогда) вернулся на Землю с интересными, важными наблюдениями и ценными научными данными.

О детстве и юности Андрияна хорошо рассказала Анна Алексеевна Николаева — мать космонавта.

«И муж и я — оба мы из чувашского села Шоршелы, оба бедняцкого рода, — говорила Анна Алексеевна, — поженились в 1922 году и всю жизнь прожили в небольшой деревенской избе о два окошка. Занимались крестьянским делом — сеяли хлеб. Григорий был хорошим работником. Когда в нашем селе мужики образовали первый в районе колхоз, он стал работать конюхом, а я — дояркой на молочной ферме. Бывало, вернусь поздно с работы, а наш сынишка Андриян уже и дров наколет, и воды принесет, и печь растопит. Зажжет керосиновую лампу и уроки готовит. Учился он хорошо, старательно, часто рассказывал о том, что прочитал в книгах. Ведь мне-то не пришлось много учиться — я окончила только четыре класса. А читал он больше все революционное да про героев и путешественников…

Во время войны, после смерти мужа, жили мы трудно. Плохо было и с одеждой, и с хлебом. После окончания семилетки в один ненастный осенний день Андриян отправился в Цивильск продолжать образование. Сначала он хотел стать фельдшером, а в Цивильске было медицинское училище. Но что-то там ему не понравилось, и он перебрался в Мариинский Посад к старшему брату Ивану в лесотехникум.

С детства Андриян любил животных, деревья, цветы и травы. Частенько с младшей сестрой Зиной уходил в дальний лес по орехи, по грибы, по ягоды. Другие мальчики побаивались заблудиться в этом лесу, а он не пугался ни чащобы, ни темноты. Был такой случай, что несколько наших ребят потерялись в густых зарослях орешника. Всех их тогда вывел из леса мой Андриян.

В нашей деревне все сделано из дерева: и избы, и школы, и всякие колхозные постройки. Может, потому мои сыновья Иван и Андриян и пошли учиться в лесотехникум. Они достигли своего — стали специалистами по лесному делу. Никогда не думала я, что Андрияна потянет в небо и он выучится на летчика. Ведь в Шоршелах до этого в летчики никто не выходил.

А тут вдруг письмо с фотографией, на которой наш Андриян снят в летной форме с крылышками на петлицах: «Мама, я теперь летаю на самолете». Целую неделю приходили к нам соседи посмотреть на фотографию Андрияна, прочитать его письмо…»

Военный летчик Андриян Николаев не раз бывал в воздухе в трудных условиях. Однажды на посадке отказал двигатель, создалась аварийная ситуация. Андриян действовал грамотно, хладнокровно. Он посадил самолет на фюзеляж. Был награжден именными часами за мужество, за мастерство.

В марте 1960 года старший лейтенант Андриян Николаев прибыл в Звездный городок. Он начал свою подготовку к космическим полетам вместе с той первой группой летчиков, которую мы позже назвали гагаринской. В группе подобрались молодые летчики в возрасте от 25 до 30 лет, и только двое из них — В. М. Комаров и П. И. Беляев были несколько старше и имели высшее образование. Уже в первые месяцы занятий начала выделяться ведущая группа космонавтов. А когда встал вопрос, кому лететь в космос первым, то на право первопроходца почти с равными шансами могли претендовать Гагарин, Титов, Николаев, Попович и Быковский. В такой последовательности они и побывали в космосе, а за ними из группы Гагарина летали в космос еще семь космонавтов: Беляев, Леонов, Комаров, Волынов, Шонин, Горбатко и Хрунов.

Гагаринская группа стала основой в Звездном городке. Один за другим готовились и осуществлялись блестящие рейсы в космос. Росло число полетов в космос, росло количество космонавтов, побывавших в космосе, а вместе с ними рос, набирался опыта и весь коллектив Звездного.

По долгу службы мне довелось часто встречаться с Андрияном Николаевым. Я имел возможность наблюдать Николаева в полете на самолетах, на парашютных прыжках, на занятиях в классах и лабораториях, в поездках по различным странам, на спортивных площадках, на заводах, в конструкторских бюро, на космодроме и в космических полетах. Везде и всегда, в различных условиях и при самых сложных ситуациях он умеет оставаться самим собой. Нравится мне в этом человеке простота и задушевность, которые удивительно сочетаются с настойчивостью, твердостью, умением собраться в этакий сгусток воли и разумного упорства.

При первом знакомстве Андриян производит впечатление очень скромного и даже застенчивого человека, и он действительно до предела скромен, когда речь заходит об оценке

его труда, знаний, способностей, его заслуг. Он скромен в быту, почти никогда не пользуется услугами других лиц и делает все сам, если позволяет время и обстановка.

За годы, прошедшие после старта «Востока-3», в жизни космонавта произошло немало важных событий. Он окончил Военно-воздушную инженерную академию имени Н. Е. Жуковского и получил диплом инженера. Был избран депутатом Верховного Совета Российской Федерации. Состоялась первая на Земле космическая свадьба — Андриян Николаев и Валентина Терешкова стали мужем и женой. У них растет дочь Аленка.

Полное и рациональное использование опыта звездных братьев для подготовки последующих космических полетов является одной из важнейших задач руководителей. Вот почему сразу же после полета в космос Ю. А. Гагарин был назначен командиром отряда космонавтов. Такое решение было с восторгом встречено всеми космонавтами. Гагарин оправдал высокое доверие и блестяще справлялся с задачами подготовки космонавтов к очередным полетам.

Через некоторое время Ю. А. Гагарин был выдвинут на более высокую должность. На свое прежнее место командира отряда космонавтов он горячо рекомендовал Андрияна Николаева. В представлении к этой должности Ю. А. Гагарин писал о А. Г. Николаеве:

> «…самый опытный космонавт, за ним рекорд продолжительности космического полета. Отлично знает ракетную и космическую технику. Пользуется большим авторитетом среди товарищей. Дисциплинирован, энергичен, требователен к себе. Здоров, систематически занимается спортом. Николаев обладает всеми данными, необходимыми для офицера, и из него можно подготовить хорошего руководителя».

Николаев своей более чем десятилетней работой в Звездном городке зарекомендовал себя отличным руководителем, он вложил много сил и труда в подготовку и осуществление всех наших пилотируемых полетов в космос.

За годы работы в Звездном городке Николаев вырос и как общественно-политический деятель. Он побывал в США, Бразилии, на Кубе, в Индии, Японии, ГДР, ФРГ, Индонезии и во многих других странах. Его выступления на международных конгрессах и симпозиумах, на пресс-конференциях и на собраниях трудящихся всегда были интересными. Николаев вел и ведет большую переписку. Ему пишут пионеры и школьники,

студенты и военнослужащие, рабочие и колхозники, много писем приходит и от избирателей. Продолжает прибывать обширная корреспонденция и из-за рубежа. Много и успешно работает он и как депутат Верховного Совета РСФСР.

Андриян Николаев, как и Юрий Гагарин, учит космонавтов не только работать, но и хорошо и увлекательно отдыхать. В выходные и праздничные дни космонавты выезжают на охоту, на рыбалку, за грибами или просто для отдыха с семьями в прекрасные леса Подмосковья.

Один такой выезд на охоту мне запомнился на всю жизнь. В начале октября 1964 года мы выехали на озера, которые находятся недалеко от города Спасск-Клепики. На вечернюю зарю мы опоздали и поэтому решили пораньше лечь спать. В четыре часа все были на ногах. Было еще совсем темно. В лодку со мной сели Гагарин, Николаев и егерь. В трех других лодках по два-три человека разместились остальные космонавты.

В темноте лодки разошлись по разным направлениям, смолкли голоса охотников, и только легкий скрип весел в уключинах и всплески воды напоминали нам, что мы движемся. Движение лодки было незаметным, не было видно никаких ориентиров, и казалось, что темноте не будет конца. Но вот мы вышли на середину озера; видимо, тучи разошлись, и мы увидели небо.

— Николай Петрович, Андриян, смотрите, сколько звезд! — заговорил Юрий Гагарин, — кажется, в жизни не видел такого звездного неба! А сколько падающих звезд!

Я осмотрелся кругом. «Падающих» звезд действительно было необычно много. Мы едва успевали поворачивать головы, следя за яркими вспышками то в одной, то в другой части горизонта. Егерь перестал грести, лодка остановилась. Над нами, впереди, сзади, справа, слева и даже рядом с нами в воде — везде были звезды. Земля пропала, исчезла вода, возникло реальное ощущение беспредельного простора космоса.

Открылась бездна звезд полна,
Звездам числа нет, бездне дна, —

взволнованно продекламировал Юрий Гагарин. Более удачной обстановки для чтения этих стихов Ломоносова, наверное, никогда не было.

— Молодец, Юра! Точнее Ломоносова не скажешь, — произнес Андриян, — именно бездна и без дна. Кстати, Николай Петрович, я взял с собой ночной бинокль, — продолжал Николаев, — пожалуй, сейчас самый подходящий случай

полюбоваться звездами.

Андриян Григорьевич неторопливо достал бинокль из сумки и передал его мне. Я прильнул к биноклю и замер, завороженный красотой и величием неба. Там, где простым глазом видно не больше десятка звезд, в бинокль я видел сотни. Я отыскал Полярную звезду, Сатурн, Юпитер, Марс. Сотни раз в ночных полетах на самолетах эти светила помогали мне ориентироваться. Я привык видеть их яркими, но одинокими, без окружения больших скоплений звезд, и вот теперь, в бинокль, я обнаружил множество звезд вокруг одиноких знакомых светил.

Бесконечность Вселенной и миллиарды звезд в этот момент для меня перестали быть фразой. Я впервые реально ощутил все величие и беспредельность мира.

Восток чуть-чуть начинал бледнеть, проясняться, а мы продолжали любоваться небом. Бинокль переходил из рук в руки. Мы забыли про охоту. Гагарин уговаривал егеря взглянуть на Стожары. Он утверждал, что это одно из самых интересных созвездий. Я попросил Андрияна Григорьевича отыскать звезду Вега и показать мне, в какой части неба находится Туманность Андромеды. Вега мне была хорошо знакома, я мог бы найти ее сам, но мне хотелось убедиться в знаниях Николаева по астрономии.

— Сегодня идеальные условия для изучения звездного неба, — тоном лектора произнес Андриян Григорьевич и стал рассказывать: — На юге у самого горизонта — созвездие Ориона. Его вы все хорошо знаете, немного левее видны две яркие звезды, левая и более яркая звезда — Сириус. Космонавты и летчики хорошо знакомы с этой звездой, она — отличный ориентир. Выше Ориона в виде треугольника — созвездие Телец. В вершине треугольника, в западной части созвездия, близко одна к другой теснятся пять звезд. Самая светлая из них — звезда Альдебаран. Немного западнее и выше Альдебарана мерцает кучка мелких звезд — это Стожары. Я с детства знаю Стожары, только тогда мы их называли Семеринки — видимо, по количеству звезд в созвездии.

Юрий Гагарин вмешался в «лекцию» Николаева и спросил, чем примечательны Стожары. Мы дружно ответили, что это самое маленькое созвездие из семи маленьких звезд.

— А почему из семи? — спросил Гагарин, — я, например, в созвездии Стожары вижу одиннадцать звезд.

— Я — семь, — сказал Николаев.

— Я — тоже семь, — признался я.

— А я вижу только пять, — произнес егерь.

— Посмотрите в бинокль, не пожалеете, — посоветовал Юрий

Алексеевич.

Бинокль поочередно побывал у каждого из нас, и мы наводили его на Стожары. Мы увидели десятки звезд там, где всю жизнь наш глаз различал только семь.

— Выше Стожар находится созвездие Персей, — продолжал Николаев, — оно вытянуто в линию снизу вверх. В центре наиболее яркая звезда. Если от нее посмотреть на северо-запад, то можно увидеть вытянутые почти в прямую линию четыре звезды созвездия Андромеды.

— О, посмотрите, какая удача! — воскликнул Николаев, — немного выше созвездия Андромеды заметна Туманность Андромеды. Это редкий случай, обычно простым глазом ее не видно.

Мы опять потянулись поочередно к биноклю и долго не могли оторвать глаз от далекой Туманности, состоящей из бесчисленного множества звезд. Хотелось и дальше продолжать это увлекательное путешествие в мир космоса, но восток начал заметно белеть, и звездам суждено было скоро погаснуть. Егерь, по сигналу Гагарина, начал грести, и наша лодка вновь заскользила по зеркальной поверхности озера. Николаев осветил фонариком часы, сказал, что скоро пять и что пора занимать охотничьи места.

— А Вега, где же Вега? — напомнил Юрий Алексеевич.

Николаев вскинул голову, отыскал Полярную звезду и ответил:

— Вега у меня за спиной. Посмотрите на север, над самым горизонтом отлично видны созвездия Лебедь и Геркулес, а между ними созвездие Лира с одной из самых ярких звезд Северного полушария — Вегой.

Казалось, Андриян Григорьевич мог без конца говорить о звездах, о далеких галактиках, о том, что волнует воображение людей Земли, чему посвятили свои жизни скромные земляне, ставшие космонавтами. По всему чувствовалось, Николаев влюблен в небо, живет думами о нем, изучает, познает его тайны и многого достиг на этом поприще. Так небольшой эпизод из охотничьего быта помог мне увидеть в Николаеве одну из его замечательных черт — звездолюбца.

Во имя высокой цели изучения космоса Андриян Григорьевич трудится самозабвенно, увлеченно. Особенно много труда вложил он в подготовку космонавтов для полетов на «Союзах». Космонавты Береговой, Шаталов, Волынов, Елисеев, Хрунов, Филипченко, Шонин, Кубасов, Горбатко, Волков готовились к космическим полетам под внимательным наблюдением и руководством Николаева. В блестящих успехах полетов «Союзов»

есть большая доля труда А. Г. Николаева. Вместе со всеми космонавтами он глубоко изучил корабль «Союз», хорошо познал все его системы и оборудование. Он помогал готовиться космонавтам к полетам и готовился сам. Ведь любой из летавших в космос должен быть всегда в космической форме. Как поется в песне:

Летчик может не быть космонавтом,
космонавту нельзя не летать!

И он летал. И с парашютом прыгал. И на центрифуге крутился. Он был готов к полету на любом корабле «Союз», но избрал для себя самый трудный. Полет на 18 суток на корабле «Союз-9» требовал от экипажа предельного напряжения всех физических и моральных сил. Андриян Николаев лучше других представлял себе все трудности и опасности такого полета и готовился к нему со всей серьезностью и настойчивостью.

В полете на длительность очень многое зависит от экипажа корабля, от его воли, упорства, физической и моральной выносливости. А. Г. Николаев и В. И. Севастьянов обладали всеми необходимыми качествами для выполнения такого полета.

Виталий Иванович Севастьянов достойно занял место в кабине корабля «Союз-9». Родился он 8 июля 1935 года в городе Красноуральске Свердловской области. Детские и школьные годы его прошли в Сочи, где он познал красоты моря и штормовые ночи, законы гор и морской дружбы. Учился в школе, работал на кораблях приморских маршрутов.

Среднюю школу Виталий Севастьянов окончил с золотой медалью и учиться пошел в Московский авиационный институт. Будучи студентом, увлекся науками, связанными с космосом, штудировал труды К. Э. Циолковского, Ф. А. Цандера. В институте написал самостоятельную работу на тему о том, как сообщить земному телу скорость, чтобы возбудить центробежную силу, способную уравновесить силу земного притяжения, как говорил К. Э. Циолковский, довести ее до величины 8 верст в секунду. Работа студента Севастьянова была оценена высоко и опубликована в Сборнике института.

Выпускника МАИ Виталия Севастьянова в 1959 году направили на работу в одно из конструкторских бюро. Здесь он проявил себя как пытливый исследователь, думающий инженер. Вскоре он поступил в аспирантуру института, по окончании которой успешно защитил диссертацию на ученую степень кандидата технических наук.

В отряде космонавтов В. И. Севастьянов прошел полный курс

подготовки к космическому полету. Был на космодроме, провожал своих товарищей в полет, упорно готовил себя физически, морально и в специальном отношении к старту в космос. В полет его тепло провожали жена Алевтина Ивановна, выпускница Ленинградского государственного университета, и дочь Наташа.

Как известно, рекордный по длительности полет несколько лет сохранялся за американскими космонавтами. Фрэнк Борман на корабле «Джемини-7» установил абсолютный мировой рекорд продолжительности полета — 330 часов 36 минут (13,8 суток). По правилам ФАИ (Международная авиационная федерация) для побития рекорда достаточно перекрыть прежний на 10 процентов, то есть совершить полет продолжительностью около 15 с половиной суток. Когда мы готовили полет «Союза-9», мы меньше всего думали о рекорде. Как известно, вся программа полетов на «Союзах» подчинена главной цели — созданию орбитальных станций.

Экипаж «Союза-9» должен был дать ответ на очень важный вопрос — через сколько суток нужно менять космонавтов на орбитальной станции? Орбитальные станции будут летать многие месяцы, а затем и годы. Для этого потребуется много космических кораблей, ракет, экипажей. На конкретный вопрос — сколько? — ученые отвечали по-разному. Одни специалисты считали, что смену экипажей можно производить через 30 суток. В этом случае для годовой работы станции потребуется 12 кораблей, 12 ракет и 12 экипажей. Другие утверждали, что если полеты людей в космос на срок более 10—15 суток опасны, то экипажи на станциях придется менять через 10 суток. Значит, для обеспечения годовой работы орбитальной станции потребуется в три раза больше кораблей, ракет и экипажей. Разрешить эти споры могли только эксперименты.

Готовясь к полету на «Союзе-9», Николаев и Севастьянов хорошо изучили опыт наших и американских длительных полетов. Ученые, врачи, конструкторы и космонавты пришли к выводу, что на корабле «Союз» можно летать 18 и более суток. Запасы воздуха, воды, пищи и ресурсы всех систем кораблей могли обеспечить и более длительный полет.

Государственная комиссия приняла решение готовить полет на 18 суток, так как не было полной уверенности, что полет большей продолжительности не повредит здоровью экипажа. В ходе подготовки к полету А. Г. Николаев внимательно наблюдал за всем процессом сборки корабля, за испытаниями его систем и оборудования, лично участвовал в комплексных испытаниях, систематически тренировался на тренажерах и стендах. Очень

важно было выполнить все требования подготовки экипажа и не упустить ни одной, мелочи. Нам, летчикам, хорошо известно, что при подготовке полетов самолетов и космических кораблей не может быть мелочей, все должно выполняться так, как этого требуют наставления, программы, инструкции, методические указания.

Опыт полетов и наземные исследования подсказывают, что так называемая гипокинезия, или мышечная бездеятельность, весьма неблагоприятно отражается на состоянии человеческого организма. Как известно, мышцы составляют около 40 процентов массы тела. Они тесно связаны со всеми органами человека и оказывают влияние прямо или косвенно на кровообращение, дыхание, пищеварение, обмен веществ, продуцирование гормонов — словом, на все процессы, происходящие в человеческом организме. Ясно, что продолжительная мышечная бездеятельность в космосе при возвращении на Землю болезненно скажется на организме.

Учитывая эти особенности, мы активно готовили космонавтов к длительному полету, причем немалое внимание уделялось новой проблеме — реадаптации. Одновременно с исследованием влияния невесомости в ходе полета проводились эксперименты с целью предупреждения ее вредного влияния после приземления. Был разработан специальный комплекс физических упражнений, созданы тренировочно-нагрузочные костюмы, изготовлены амортизаторы и другие приспособления.

В полете А. Г. Николаев и В. И. Севастьянов должны были ежедневно два раза выполнять комплекс упражнений. Специальный костюм, резиновые амортизаторы, прикрепленные к «полу» корабля, создавали нагрузку в несколько десятков килограммов. Космонавты могли шагать на месте, приседать, бегать, прыгать. Одно из упражнений дозированной нагрузки заключалось в растягивании эспандера с усилием в 10 килограммов. В течение одной минуты космонавты должны совершить тридцать растягивании эспандера, получая весьма солидную нагрузку.

Как обеспечить нормальную работоспособность космонавтов в длительном полете? Было многое предусмотрено, чтобы космонавты смогли справиться с многочисленными заданиями самого различного характера, сохраняя бодрое настроение, быстроту реакции.

Подготовка экипажа шла по многим направлениям. Решались самые разнообразные вопросы. Ну, например, вопрос о питании. Чем питать космонавтов восемнадцать дней? Бутербродами, паштетами и соками? Такой рацион будет явно ущербным. Надо

было подумать о горячей пище. Пришлось на корабле установить электрический подогреватель пищи. Экипаж в полете ежедневно имел на завтрак горячий кофе, а на обед первое горячее блюдо — суп-харчо, борщ или зеленые щи.

Другая мелочь: бриться или не бриться космонавтам в полете? Да, бриться. Испытали специальную электробритву с отсосом волос через фильтр. Бритва работала нормально, но представляла собой довольно сложный агрегат. Решили бритье осуществлять обычной безопасной бритвой с помощью безводного крема. Просто и удобно.

Еще одна бытовая проблема — ванна, смена белья. Космонавты обтирались полотенцами, увлажненными лосьонами. Для ежедневного туалета они использовали набор влажных и сухих салфеток. В полет они взяли по две пары белья и по две пары носков.

Восемнадцать суток — время немалое, и для поддержания работоспособности космонавтов пришлось подумать и о выходном дне и о разумном отдыхе. В кабину положили специальную шахматную доску, и в один из дней мы с удовольствием провели шахматный турнир «Космос — Земля». Мне лично доставило большое удовольствие участвовать в этом турнире. Думаю, что шахматная «баталия» сослужила добрую службу в психологическом настроении космонавтов.

Теперь ответы на многие вопросы длительного полета получены. Мы с чувством большой радости и гордости встретили на родной земле экипаж «Союза-9», помогли ему обрести «земное дыхание», проанализировать всю сумму информации, которую получили в результате этого выдающегося полета.

Экипаж «Союза-9» полностью выполнил намеченную программу исследований и экспериментов, сохранив работоспособность, бодрое настроение и другие показатели нормального состояния человеческого организма. В течение всего полета, продолжавшегося 18 суток, наземно-измерительные земные пункты регистрировали хорошее состояние здоровья космонавтов.

В первые дни полета космонавты реагировали на различные нагрузки, как во время старта, так и в период адаптации к невесомости, аналогично членам других экипажей в предыдущих полетах. Интересное сопоставление: у А. Г. Николаева в 1962 году во время старта на «Востоке-3» частота пульса доходила до 130—135 в минуту. На «Союзе-9» при старте и выходе на орбиту у него частота пульса не превышала 94, а у В. И. Севастьянова — 92. Значит, наши космонавты стали более уверенно отправляться в космические дали, с меньшим эмоциональным напряжением.

Адаптация к условиям невесомости экипажа «Союза-9» произошла довольно быстро. Все показатели состояния их организма были в норме. Только к концу полета показатели деятельности сердечно-сосудистой и дыхательной систем претерпели некоторые изменения. После 8—10 суток полета оба космонавта к концу рабочего дня стали уставать. Частота пульса и дыхания у них в это время несколько увеличивались. В связи с этим было решено объем выполняемых ими ежедневно работ несколько сократить. В ряде случаев им предоставляли свободное время для дополнительного отдыха.

В целом можно твердо сказать, что работоспособность экипажа в течение всего полета была высокой, а самочувствие их с момента старта и до посадки — хорошим.

«Союз-9», как известно, приземлился точно в заданном районе, и его экипаж сразу попал к тем, кто его ожидал. Врачи сразу произвели первый медицинский осмотр и сделали вывод: общее состояние здоровья космонавтов хорошее. Отмечалась некоторая неуверенность в координации движений, снижение тонуса мышц. Космонавтам было трудно стоять на земле — поддерживать вертикальное положение тела. Видимо, как-то расстроилась прежде согласованная и точно координированная деятельность нервной системы и мышц, составляющих единый, взаимозависимый комплекс.

Врачи констатировали, что космонавты похудели, потеряли в весе по нескольку килограммов. Отмечались также некоторые изменения обменных процессов.

Гиподинамия дала себя знать. Космонавты привыкали к земным условиям значительно медленнее, чем к невесомости. А. Г. Николаев, приземлившись, заявил, что у него такое ощущение, будто его посадили на центрифугу и дали перегрузку в 2—3 единицы. На возникшее чувство тяжести также пожаловался и В. И. Севастьянов. Однако на третьи сутки космонавты уже чувствовали себя значительно лучше и свое самочувствие оценивали как хорошее. Врачи продержали их под своим контролем несколько больше, чем хотелось бы самим космонавтам, имея в виду, что процесс реадаптации нельзя искусственно форсировать.

Итак, человек может летать в космосе 18 суток. Если принять ряд дополнительных мер в период тренировки и подумать о том, какие условия ему создать в ходе полета, — этот срок можно увеличить. Таков главный вывод, который можно сделать, анализируя итоги блестящего полета экипажа «Союза-9».

…Идет второе десятилетие космической эры. Как обычно, приехал в Звездный городок. Он вроде все тот же. По-прежнему

вольготно шумит в зеленых кронах сосен вольный ветер. Светло-серые корпуса учебных зданий, штаба, столовой, бассейна, спортивного комплекса высятся вровень с верхушками елей и сосен. На спортивной площадке раздается свисток тренера, слышатся голоса: группа молодых кандидатов в космонавты играет в волейбол со «старичками».

Городок космонавтов, выросший в сосновом бору, ставший известным всему миру своими воспитанниками — небесными братьями, увидевшими Землю с высоты космических орбит, для меня — вечно юный, новый, неповторимый. Но он заметно повзрослел. Хотя бы людьми. В нем уже живет большая семья звездных братьев, побывавших в космических далях. Некоторые из них совершили по два-три полета. Они готовят очередные экипажи для новых стартов в космос.

В учебных корпусах идет обычная работа. Мы «обрастаем» новейшей аппаратурой, учебными и тренировочными комплексами, сложными установками, обильно начиненными электроникой. Многое сделано, введено в строй, успешно используется, но многое в состоянии пуска, эксперимента, монтажа или существует пока лишь в схемах, макетах. То, с чем столкнутся в реальном полете наши космонавты через год, два, три или десять, в этих лабораториях и на тренажерах имитируется, а будущие космонавты признаются действовать в соответствии с программой космических рейсов.

В штабе собираем руководящий состав Звездного и комплектуем группу для поездки на море. Но не для отдыха. Там намечены очередные испытания парашютной системы космического корабля. После трагического случая с Владимиром Комаровым конструкторы-парашютисты особенно тщательно отрабатывают парашютную систему, добиваясь стопроцентной надежности.

Плещется о берег, ласково трется о гранит морская волна. В небе бездонная синь. Пристально смотрим в его глубокие просторы. Вот появляется едва заметная точка. С борта докладывают о выходе самолета в заданный квадрат, о готовности к сбросу в море космического корабля. Дана команда — и корабль стремительно мчится к морской глади.

Смотрим на секундомер. Пора. Снова взгляд в небо, а там уже расцвел на фоне бездонной синевы купол парашюта, бережно опускающего на воду тяжелую громаду корабля.

«Парашютная система сработала отлично», — единодушно заключает комиссия.

Закончен еще один эксперимент. Какова его роль? Что даст он нового? Невольно задумываюсь над прошлым, предаюсь

воспоминаниям. Они свежи в памяти, ибо они молоды, как сама космонавтика.

Второе десятилетие космической эры проходит в неустанной работе, поисках, в борьбе с трудностями и, как следствие, знаменуется новыми блестящими победами.

В Звездном городке мы дружески принимали американских космонавтов Фрэнка Бормана, летавшего в декабре 1965 года на космическом корабле «Джемини-7» и в декабре 1968 года на корабле «Аполлон-8» и совершившего облет Луны, а также Нейла Армстронга, первым из землян вступившего на поверхность Луны. В ответ на эти визиты А. Г. Николаев и В. И. Севастьянов побывали в США.

Мы сердечно поздравили американских коллег с выдающимся достижением — посадкой на Луне и возвращением на Землю экипажей двух космических кораблей — «Аполлон-11» и «Аполлон-12» — в июне и в ноябре 1969 года. Американские космонавты побывали на Луне и привезли на Землю с вечного ее спутника образцы пород. Ныне лунные камешки, после изучения, выставлены в США в музее Смитсонианского института для всеобщего обозрения. Буржуазные журналисты и бизнесмены называют их самыми дорогими камешками на Земле: они обошлись американцам в 25 миллиардов долларов!

Прошло немного времени, и в сентябре 1970 года советские ученые обогатились «своими» образцами лунных пород. Их доставила первая в мире автоматическая станция «Луна-16», побывавшая на Луне, взявшая в Море Изобилия с помощью электробура грунт и вернувшаяся с этим грузом на Землю. Эта победа советской космонавтики была оценена как величайшее достижение всего человечества.

Трудно переоценить значение этого эксперимента. Приведу лишь несколько откликов, оценок, данных в разных странах по поводу полета «Луны-16».

В США исполняющий обязанности директора Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства Джордж Лоу оценил полет автоматической станции «Луна-16» как «выдающееся достижение науки и техники». По мнению многих специалистов, как заявил Джордж Лоу, полеты непилотируемых кораблей к Луне и другим планетам являются «наиболее рациональным методом исследования солнечной системы».

В Англии научный обозреватель агентства Пресс Ассошиэйшн А. Браун заявил, что

«русские вновь сделали важный шаг в исследовании

космоса, который позволяет им вырваться на несколько лет вперед. Они продемонстрировали, в частности, что вполне можно собирать образцы лунных пород со значительно меньшими затратами, чем того требует отправка космических кораблей с экипажами».

Рационально. Дешевле. Безопасно для человека. Неограниченность во времени. Перспективность для полетов на другие планеты. Вот далеко не полный перечень достоинств автоматических космических станций, о которых идет разговор в научных кругах после полета «Луны-16».

В мировой печати еще продолжались публикации по поводу этой победы, как появилось новое сообщение о том, что на Луне совершает путешествие советский аппарат «Луноход-1». 17 ноября 1970 года в 6 часов 47 минут по московскому времени автоматическая станция «Луна-17» совершила мягкую посадку на поверхность Луны в районе. Моря Дождей. Впервые в истории космонавтики на Луну был доставлен автоматический самоходный аппарат, который по специальному трапу сошел на лунную поверхность и стал передвигаться с помощью восьмиколесного шасси.

«Луноход-1» выполнил большую программу исследований в заданном районе, передал на Землю большое количество ценной информации. Ученые получили возможность управлять луноходом, задавать ему программу в ходе эксперимента. Трудно переоценить значение этого свершения.

Новое русское слово «луноход», так же как и «спутник», прочно вошло в лексикон всех языков земли. Иностранные комментаторы высоко оценили значение экспериментов, осуществленных «Луноходом-1». Американская газета «Вашингтон пост» писала, что новый эксперимент представляет собой «не только научный, но и политический триумф Советского Союза». Высокую оценку «Луноходу-1» дала английская газета «Файнэншл таймс»:

> «СССР ясно продемонстрировал, что с помощью непилотируемых автоматических аппаратов можно достигнуть того же, что и с помощью высадки людей…»

Весь мир воздал должное гению советских ученых, инженеров, рабочих, торжеству дела социализма.

Добрые дела творят наши автоматы в космосе. Летающие лаборатории в космосе в наши дни выполняют огромный, все возрастающий объем исследований в околоземном космосе и на межпланетных далеких трассах. Они обследуют Луну и другие

планеты Солнечной системы, несут свою научно-исследовательскую и трудовую вахту, оказывая неоценимую помощь связистам, метеорологам, астрономам, геодезистам, морякам, летчикам, труженикам сельского хозяйства, рыбакам.

Искусственные спутники Земли в течение уже многих лет передают на землю ценнейшую информацию о различных явлениях и процессах в магнитосфере и в верхних слоях атмосферы Земли. Они обнаружили пояса радиации, помогли расшифровать их природу и познать «радиационную погоду» в околоземном космосе. Со всеми этими задачами блестяще справляются автоматы-труженики серии «Космос».

Для изучения частиц сверхвысоких энергий и радиационных поясов Земли созданы и запущены спутники серии «Протон» и «Электрон». Прекрасно зарекомендовали себя автоматические станции типа «Зонд».

Созданы и выполнили задания огромного научно-технического значения автоматические станции, проложившие космические пути к Венере и Марсу. Десятки, сотни дней и ночей мчатся они с планеты Земля к другим планетам, становятся их искусственными спутниками или совершают мягкую посадку, передавая на Землю огромный объем важной информации.

Большие исследовательские задачи возложены на спутники типа «Интеркосмос». Созданные усилиями ученых стран социалистического содружества, спутники «Интеркосмос» решают задачи по исследованию в области геофизики и влияния Солнца на земные процессы. Скажем прямо: в этих вопросах автоматам принадлежит монополия.

Весь мир высоко оценивает советскую космическую программу и результаты ее осуществления. В этой программе разумно сочетаются все аспекты огромной по масштабности проблемы и все наиболее рациональные направления ее решения. Автомат и человек. Человек и техника. Околоземной космос и планеты Солнечной системы. Межпланетные корабли и орбитальные станции. Все эти направления в советской космической программе находят свое место и разрешаются планомерно, тесно увязываясь друг с другом, не умаляя и не преувеличивая значения какого-либо одного направления. Космические исследования идут в Советском Союзе широким фронтом по весьма многогранному кругу вопросов, и мы с полным удовлетворением говорим: в космосе работы хватит и автомату и человеку.

Орбитальная космическая станция. Недалек тот рубеж, когда она станет реальностью. Многое сделано для нее, и «Союзы» потрудились на этом пути добросовестно. Работы над созданием

таких станций, о которых мечтал Циолковский и его последователи, идут полным ходом.

Советские люди горят желанием трудиться в космосе на благо человечества. В Звездный городок непрерывно идут письма. Поток их начался 12 апреля 1961 года. Приведу выдержки из нескольких писем, хранящихся в архиве Звездного.

«…Позвольте к множеству просьб присоединить и нашу. Мы здоровы. Оба много летали во всяких условиях. В случае необходимости сможем управлять аппаратами при приземлении. Возраст зрелый, трудности понимаем. Мы завоевали это право.

Брат и сестра Герои Советского Союза Тамара и Владимир Константиновы».

«…Хочу стать летчиком-космонавтом. Каждый знает, что это не легкая задача. Но у нас такой закон: где труднее, опаснее, там мы и должны быть. Во имя Родины готов совершить полет даже без возврата на Землю.

Лейтенант А. Медведев».

«…Я был штурманом, летал на ЛИ-2, прыгал с парашютом. Все свое умение, свой опыт готов отдать любимой Родине. Прошу сообщить, как стать космонавтом?

А. Кравчук».

«…Сам я — инструктор городского комитета ДОСААФ, летаю на планере, выполняю прыжки с парашютом и страстно желаю стать космонавтом.

Е. Гарбуз».

«…Прошу зачислить меня кандидатом в космонавты. Я служу в авиационной части, и дело это мне близкое и по душе».

Б. Антонов».

«…Мой друг и товарищ Юрий Гагарин совершил великий подвиг во имя Родины. Я очень горжусь им. Мы вместе летали в аэроклубе, вместе проводили свободное время и жили единой мыслью и целью — стать

летчиками. Сейчас я летаю на транспортном самолете, одновременно учусь в институте и не могу расстаться с мыслью стать летчиком-космонавтом…

В. Калашников».

Поток писем в Звездный продолжается, и в каждом из них одна и та же просьба: «Прошу помочь стать космонавтом».

Вот так же и меня и моих сверстников почти полвека назад властно захватила мечта о покорении воздушного океана и заставила посвятить себя авиации, ставшей колыбелью космонавтики…

День космонавтики в 1971 году я встречал на космодроме. Шла подготовка к запуску автоматической научной станции «Салют» и пилотируемого корабля, десятого из серии «Союзов».

Погода в эту весну не баловала. Было прохладно, небо часто хмурилось, но настроение соответствовало и празднику, и предстоящей работе. 12 апреля, в день старта Юрия Гагарина (подумать только, уже десять лет минуло с того памятного исторического момента), я предложил экипажу «Союза-10» и космонавтам, которые были на Байконуре, поехать в домики Гагарина и Королева. Стоят они рядом. Маленькие коттеджи, в одном из которых проводил предстартовую ночь первый космонавт мира, в другом жил и работал Главный конструктор космических систем. Сейчас оба домика превращены в музеи. Все в них сохранилось так, как было в те дни: мебель, книги, картины, скромная обстановка, которая так соответствует характеру этих замечательных людей. И только гранитные мемориальные плиты на стенах домов молчаливо свидетельствуют о том, что нет среди нас тех, кто так много сделал для космонавтики.

Молча обошли комнаты. Память всколыхнула апрель 1961-го. Незабываемый апрель в истории человечества. Апрель первого старта к звездам…

Дни подготовки были уплотненными и насыщенными. Экипаж много работал по предстартовому графику. Я был спокоен за космонавтов. Владимир Шаталов и Алексей Елисеев чувствовали себя уверенно, держались собранно. Два предыдущих полета дали им многое: опыт, умение быстро и правильно оценивать обстановку, четко решать поставленные задачи. Николай Рукавишников впервые вошел в состав экипажа. Но в нем мы тоже не сомневались. Подготовку прошел успешно, показал хорошие знания.

Я читал его автобиографию, короткую, всего две странички. Он родился в 1932 году, воспитывался в семье

железнодорожников. В сознании Николая четко запечатлелось лихолетье войны и трудные послевоенные годы. Отчим его, Михеев Михаил Гаврилович, был инженер-путеец. Профессия такая, что семья часто переезжала: Сибирь, Средняя Азия, Дальний Восток… Побывал Николай почти во всех уголках страны. Потому, наверное, товарищи и зовут его в шутку кочевником.

Окончив школу, стал выбирать институт. Какой? Получив аттестат зрелости, он твердо решил, что это должен быть технический вуз. Но какой именно: МВТУ, МАИ, МИФИ?.. Может быть, для него та пора была первым путешествием в неизвестное. Он выбрал МИФИ — Московский инженерно-физический институт.

В институте Рукавишникова выбрали комсоргом. Не формально отнесся Николай к доверию товарищей. Развил такую кипучую деятельность, что, казалось, учеба пойдет на спад. Ведь в сутках всего 24 часа. Но Николай успевал всюду. Диплом защитил, как говорят, с блеском, его дипломную работу опубликовали в научном журнале. А дальше судьба его сложилась так: направили в конструкторское бюро, назначили на должность инженера.

Потом он стал старшим инженером, начальником группы, ему доверили испытательную работу. В одной из его служебных характеристик записано:

> «Спокоен, скромен, дисциплинирован. Пользуется уважением и деловым авторитетом».

В 1967 году Николай Рукавишников пришел к нам, в Звездный городок.

…Запуск «Салюта» произведен успешно. На 23 апреля Государственная комиссия назначила старт «Союза-10». Открывая заседание, председатель комиссии передал членам экипажа и всем участникам этой работы сердечный привет и пожелание успехов в труде от Генерального секретаря ЦК КПСС товарища Л. И. Брежнева. Его теплые слова еще больше приподняли настроение. А это так важно перед сложным и ответственным шагом.

Космический корабль с В. А. Шаталовым, А. С. Елисеевым и Н. Н. Рукавишниковым стартовал, когда в Москве была глубокая ночь. Отработали двигатели ступеней ракеты-носителя, сброшен головной обтекатель, «Союз-10» вышел на орбиту.

Космический корабль и Земля обменивались информацией. Экипаж докладывал о выполненных операциях, самочувствии, наблюдениях…

26 апреля в печати было опубликовано сообщение ТАСС. Приводим это сообщение полностью.

«РЕЙС «СОЮЗА-10» ЗАВЕРШЕН

«САЛЮТ» ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЕТ

25 апреля 1971 года в 2 часа 40 минут по московскому времени после выполнения программы научно-технических исследований совместно со станцией «Салют» космический корабль «Союз-10», пилотируемый экипажем в составе космонавтов товарищей Шаталова Владимира Александровича, Елисеева Алексея Станиславовича и Рукавишникова Николая Николаевича, совершил мягкую посадку на территории Советского Союза в 120 километрах северо-западнее города Караганды. Самочувствие космонавтов после посадки хорошее.

Проведенные в этом полете исследования являются этапом общей программы работ с орбитальной научной станцией «Салют».

В ходе совместного двухсуточного полета с орбитальной научной станцией «Салют» проведен комплекс исследований по проверке работоспособности усовершенствованных систем взаимного поиска, дальнего сближения, причаливания, стыковки и расстыковки космического корабля и автоматической станции.

23 апреля после выхода на околоземную орбиту космонавты проверили бортовые системы и провели необходимую подготовку космического корабля к совместным экспериментам со станцией «Салют», выведенной на орбиту вокруг Земли 19 апреля этого года.

24 апреля в 4 часа 47 минут по московскому времени космический корабль «Союз-10» был состыкован с орбитальной станцией «Салют». Процесс стыковки космических аппаратов проводился в два этапа. На первом этапе сближение корабля со станцией до расстояния 180 метров осуществлялось в автоматическом режиме управления. Дальнейшее сближение и причаливание проводилось экипажем

корабля.

Полет космической системы «станция — корабль» в состыкованном состоянии продолжался 5 часов 30 минут. В ходе полета проводилась проверка бортовых систем, оценивались динамические характеристики.

После выполнения намеченных экспериментов экипаж произвел расстыковку и отвод корабля «Союз-10» от станции.

С помощью установленных на корабле «Союз-10» наружных телевизионных камер во время совместного полета и при расхождении аппаратов передавались на Землю изображения станции «Салют» и отдельных элементов ее конструкции.

В ходе полета корабля «Союз-10» космонавты провели запланированные научные наблюдения и эксперименты, фото-и киносъемку.

После выполнения намеченной программы экспериментов были проведены операции по подготовке спуска корабля «Союз-10» на Землю. Экипаж осуществил необходимую ориентацию корабля и в 1 час 59 минут по московскому времени включил тормозную двигательную установку. По окончании работы двигателя и разделения отсеков корабля начался полет к Земле спускаемого аппарата. Вслед за аэродинамическим торможением в атмосфере была введена в действие парашютная система, а непосредственно перед Землей — двигатели мягкой посадки. Полет спускаемого аппарата завершился плавным приземлением в расчетном районе.

На месте приземления космонавтов встретили группа поиска, спортивные комиссары, представители прессы и друзья.

Полет космического корабля «Союз-10» завершен.

Эксперименты с орбитальной научной станцией «Салют» будут продолжаться».

Итак, завершен полет, который принес новые данные, необходимые для совершенствования космической техники, для дальнейшей работы над созданием орбитальных станций.

Экипажу удалось полностью выполнить запланированные исследования и испытания системы «станция — корабль». А для Государственной комиссии начался новый этап работы.

* * *

Июнь радовал нас до самого последнего дня. И не только нас, советских людей. Весь мир более трех недель с восхищением следил за беспримерной космической вахтой первой экспедиции на первой в мире пилотируемой орбитальной станции.

Но вот наступило 30 июня, и пришло большое горе. Очень тяжело мне писать об этом. Да многого и не напишешь — книга уже сверстана. Но писать надо, хотя бы о самом главном. Жизнь есть жизнь. И на Земле путь человека не усыпан только розами, а в космосе — тем более.

Вот как это было.

Через месяц и десять дней после возвращения из космоса «Союза-10» был совершен новый старт. 6 июня 1971 года на околоземную орбиту вышел космический корабль «Союз-11», пилотируемый экипажем в составе командира корабля подполковника Добровольского Георгия Тимофеевича, бортинженера Героя Советского Союза летчика-космонавта Волкова Владислава Николаевича и инженера-испытателя Пацаева Виктора Ивановича. На другой день, 7 июня, после успешно выполненной стыковки корабля с научной станцией «Салют», которая была выведена на орбиту 19 апреля 1971 года, экипаж корабля «Союз-11» перешел в помещение научной станции. Совместный полет «Салюта» и «Союза-11» продолжался более 22 суток — 541 час, а общая продолжительность полета экипажа составляет более 570 часов.

За время нахождения на борту «Салюта» экипаж осуществлял запланированные эксперименты и научно-технические исследования, основными из которых являются:

проверка и испытания конструкции, агрегатов, бортовых систем и аппаратуры орбитальной пилотируемой станции;

отработка методов и автономных средств ориентации и навигации станции, а также систем управления космическим комплексом при маневрировании на орбите;

исследования геолого-географических объектов земной поверхности, атмосферных образований, снежного и ледового покрова Земли в целях отработки методик использования этих данных для решения народнохозяйственных задач;

исследование физических характеристик, процессов и явлений в атмосфере и космическом пространстве в различных диапазонах спектра электромагнитного излучения;

медико-биологические исследования по определению возможностей выполнения различных работ космонавтами на станции и по изучению влияния факторов космического полета на организм человека.

За все время полета самочувствие космонавтов было

нормальным, а работоспособность — хорошей.

29 июня экипаж орбитальной научной станции «Салют» полностью завершил выполнение программы полета и получил указание готовиться к возвращению на Землю. Космонавты перенесли материалы научных исследований и бортжурналы в корабль «Союз-11» и заняли свои рабочие места на борту корабля. В 21 час 28 минут по московскому времени корабль «Союз-11» и орбитальная станция «Салют» расстыковались и продолжали дальнейший полет раздельно. Экипаж корабля «Союз-11» доложил на Землю, что операция расстыковки прошла без замечаний и все системы корабля функционируют нормально. На последующих витках с экипажем поддерживалась регулярная двусторонняя радиосвязь. Самочувствие экипажа перед включением тормозной двигательной установки было хорошим. 30 июня в 1 час 35 минут после ориентации корабля «Союз-11» была включена его тормозная двигательная установка, проработавшая расчетное время. По окончании работы тормозного двигателя связь с экипажем прекратилась. В соответствии с программой после аэродинамического торможения в атмосфере была введена в действие парашютная система и непосредственно перед Землей — двигатели мягкой посадки. Полет спускаемого аппарата завершился плавным приземлением его в заданном районе. Приземлившаяся одновременно с кораблем на вертолете группа поиска после вскрытия люка обнаружила экипаж «Союза-11» в составе летчиков-космонавтов подполковника Добровольского Георгия Тимофеевича, бортинженера Волкова Владислава Николаевича, инженера-испытателя Пацаева Виктора Ивановича на своих рабочих местах без признаков жизни.

На участке спуска корабля за 30 минут до приземления произошло быстрое падение давления в спускаемом аппарате, что привело к внезапной смерти космонавтов. Это подтверждается медицинскими и патолого-анатомическими исследованиями. Падение давления явилось следствием нарушения герметичности корабля.

Нет слов, которыми можно было бы выразить всю горечь и скорбь постигшего нас несчастья. Весь советский народ и все прогрессивные люди планеты Земля преклоняются перед величием подвига героев-космонавтов и вечно будут помнить их имена. Своим самоотверженным трудом в области испытаний сложной космической техники они внесли огромный вклад в дело освоения космоса. Совершенный ими полет знаменует начало нового этапа использования на околоземных орбитах долговременных обитаемых станций, открывающих широкие

возможности для решения важнейших задач науки и народного хозяйства.

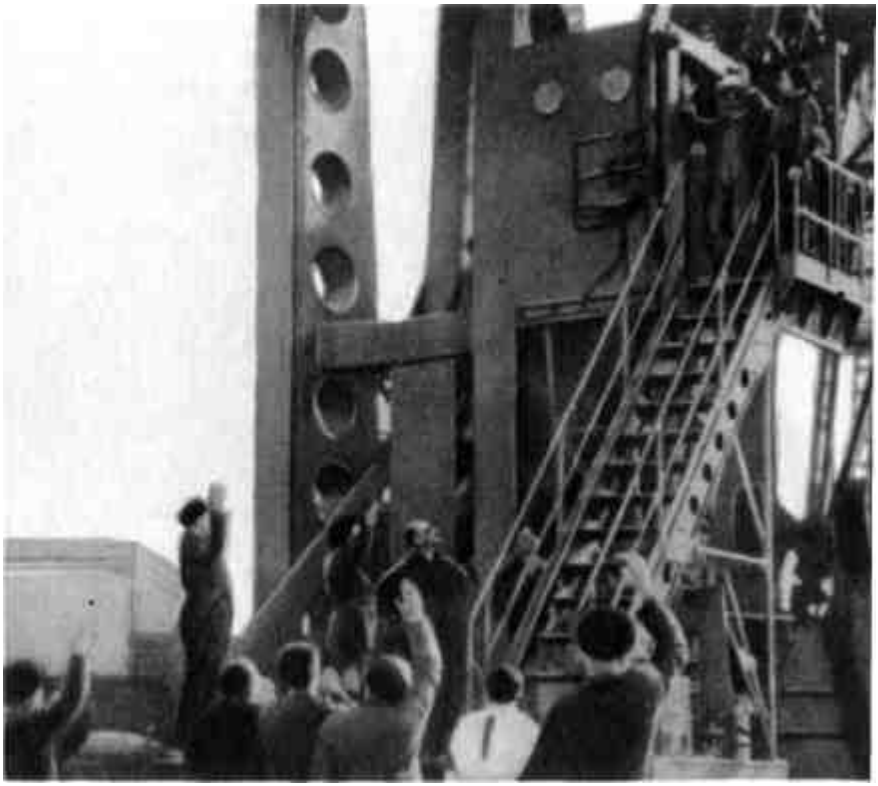
2 июля на Красной площади в Москве состоялись похороны Г. Т. Добровольского, В. Н. Волкова и В. И. Пацаева — славных сынов Коммунистической партии.

В разное время и из разных коллективов пришли они в наш Звездный городок. Командир корабля Георгий Тимофеевич Добровольский — с должности начальника политотдела авиационного полка, Владислав Николаевич Волков и Виктор Иванович Пацаев — из конструкторских бюро, в которых они работали инженерами. Разные были у них и характеры. Но было у них и много общего. Это прежде всего беззаветное служение великому делу Коммунистической партии и Советской Родине, огромная воля и неустанное стремление к совершенствованию, преданность космосу.

Да, покорение и освоение космоса — непроторенный и трудный путь. Этот путь требует огромного напряжения человеческих сил, глубоких знаний, мужества и воли. Космонавты хорошо знают это. Но они знают и то, что это благородный путь, необходимый для раскрытия тайн природы во имя использования ее богатств в интересах лучшего будущего, и полны решимости идти по этому пути дальше.

— Сегодня, в этот скорбный час, прощаясь с нашими дорогими товарищами космонавтами, — говорил на траурном митинге на Красной площади 2 июля 1971 года летчик-космонавт В. А. Шаталов от имени всех советских космонавтов, — мы заверяем родную Коммунистическую партию, героический советский народ, что достойно продолжим дело освоения космоса.

Впереди новые старты в бескрайние космические дали. Рабочий день эры космоса в разгаре!



Юрий Алексеевич Гагарин перед стартом космического корабля

Первый космонавт

С. П. Королев и Н. П. Каманин на отдыхе после полета космического корабля «Восток». Сочи, май 1961 г.

«После полета в космос Г. С. Титова мы сфотографировались по просьбе Главного маршала авиации К. А. Вершинина». Август 1961 г.

Первая женщина-космонавт Валентина Владимировна Терешкова возвратилась на землю. 1963 г.

Встреча летчиков-космонавтов СССР с первыми Героями

Советского Союза. Сидят (слева направо): М. В. Водопьянов, М. Т. Слепнев, Н. П. Каманин, А. В. Ляпидевский, В. С. Молоков. Стоят: В. Ф. Быковский, Г. С. Титов, Ю. А. Гагарин, В. В. Терешкова, А. Г. Николаев, П. Р. Попович

Экипаж космического корабля «Восход-1» в кабинете В. И. Ленина в Кремле. 1965 г.

На охоте. 1966 г.

Перед выходом человека в космос. П. И. Беляев, В. М. Комаров и А. А. Леонов в автобусе по пути на космодром

Ю. А. Гагарин, А. Г. Николаев и Б. В. Волынов на занятиях. 1966 г.

Космонавты В. А. Шаталов, А. С. Елисеев, А. В. Филипченко, В. Н. Волков, В. В. Горбатко, В. Н. Кубасов, Г. С. Шонин у Мавзолея В. И. Ленина накануне полета в космос

Советские космонавты. 1969 г.

Пуск космического корабля «Союз-9»

На пресс-конференции: А. Г. Николаев, М. В. Келдыш (в центре) и В. И. Севастьянов

Экипаж «Союза-10» за сутки до полета в космос. Слева направо: Н. Н. Рукавишников, В. А. Шаталов, А. С. Елисеев беседуют с корреспондентами

Экипаж «Союза-11» перед полетом в космос. Слева направо: Г. Т. Добровольский, В. И. Пацаев, В. Н. Волков

notes

Примечания

1

ЦГАСА, ф. 67, оп. 10, д. 69.

«Самолет», 1925, № 8, стр. 2.

3

М. В. Фрунзе. Избранные произведения, т. 2. Воениздат, 1957, стр. 289.

«Вестник Воздушного флота», № 10, 1926, стр. 45—46.

В. И. Ленин. Полн. собр. соч., т. 51, стр. 43—44.

6

ГИРД — Группа изучения реактивного движения, созданная при Центральном совете Осоавиахима в 1931 году.